

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

MAURÍCIO POLIDORO

LONDRINA E MARINGÁ:
COMPLEXIDADE E MULTIESCALARIDADE

CURITIBA

2016

MAURÍCIO POLIDORO

LONDRINA E MARINGÁ:
COMPLEXIDADE E MULTIESCALARIDADE

Tese apresentada como requisito
parcial à obtenção do grau de Doutor em
Geografia, no Curso de Pós-Graduação em
Geografia, Setor de Ciências da Terra, da
Universidade Federal do Paraná

Orientadora: Profa. Dra. Olga Lúcia C. de F. Firkowski

CURITIBA

2016

P766l

Polidoro, Maurício

Londrina e Maringá: complexidade e multiescalaridade / Maurício
Polidoro. – Curitiba, 2016.

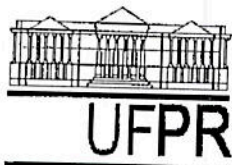
195f. : il. [algumas color.] ; 30 cm.

Tese (doutorado) - Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências
da Terra, Programa de Pós-graduação em Geografia, 2016.

Orientadora: Olga Lúcia C. de F. Firkowski.

1. Urbanização - Paraná. 2. Londrina (PR) - Urbanização. 3. Maringá
(PR) - Urbanização. I. Universidade Federal do Paraná. II. Firkowski, Olga
Lúcia C. de F. III. Título.

CDD: 338.981622



MINISTÉRIO DE EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR CIÊNCIAS DA TERRA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



PARECER

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Curso de Pós-Graduação em Geografia reuniram-se para a arguição da Tese de Doutorado, apresentada pelo (a) candidato (a) **MAURICIO POLIDORO** intitulada **"LONDRINA E MARINGÁ: COMPLEXIDADE E MULTIESCALARIDADE"**, para obtenção do grau de Doutor em Geografia, do Setor de Ciências da Terra, da Universidade Federal do Paraná Área de Concentração **Espaço, Sociedade e Ambiente**, Linha de Pesquisa Produção e Transformação do Espaço Urbano e Regional.

Após haver analisado o referido trabalho e argüido o (a) candidato (a), são de parecer pela APPROVAÇÃO da Tese.

Curitiba, 30 de maio de 2016.

Nome e Assinatura da Banca Examinadora:

Prof.ª Dr.ª Olga L. C. de Freitas Firkowski – orientadora

Prof. Dr. Alessandro Filla Rosaneli - PPGGEO/UFPR

Prof.ª Dr.ª Gislene de Fátima Pereira - PPGGEO/UFPR

Prof.ª Dr.ª Marley Vanice Deschamps - Observatório das Metrópoles

Prof. Dr. Fábio César Alves da Cunha - PPGGEO/UDEL

AGRADECIMENTOS

A minha família: mãe, pai, irmã e meu sobrinho, nas tentativas de proximidade ainda que a geografia nos coloque distantes;

Ao Daniel, professor e companheiro nas discussões e incentivador nos momentos de intempéries;

A professora e orientadora Olga Firkowski, pela paciência e dedicação nas contribuições e nos debates;

Ao Anael Cintra do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social pela pronta presteza em ajudar na manipulação e interpretação dos dados debatidos;

A banca de qualificação, em especial à Rosa Moura e a professora Gisele Pereira, que muito contribuíram para o encerramento da tese;

As amigas e parceiras Vanessa e Juliana pela revisão do texto que se apresenta;

A Coordenação de Pessoal de Nível Superior – CAPES pela bolsa de estudos no exterior e a bolsa de estudos ao longo de 12 meses do doutorado;

A Universidade Federal do Paraná pelos auxílios financeiros para eventos e disponibilidade de infraestrutura ao longo dos 24 primeiros meses de desenvolvimento desta tese;

Ao Instituto Federal do Rio Grande do Sul pelos auxílios financeiros que contribuíram de forma expressiva para o desenvolvimento desta pesquisa;

Aos colegas da Universidade Nacional de Tucuman que me receberam de forma tão acolhedora ao longo de três meses no ano de 2015 e me proporcionaram um contato extraordinário e amigáveis para uma vida toda;

A todas e todos aqueles que, ao longo dos últimos quatro anos, fizeram incessantemente a pergunta “como vai a tese?” de forma que eu nunca pudesse esquecê-la, meu muito obrigado.

[...] aquela sociedade fechada e prisão que é a própria cidade moderna. Nas colocações de Foucault, por exemplo, aparece essas instâncias de aprisionamento como escola, hospital e clínica. Mas nós podemos pensar, por exemplo, na própria cidade moderna enquanto tal como sendo o primeiro e o macro protótipo da prisão. Nós estamos presos dentro da cidade. [...]

Paulo Leminski, em aula proferida na Reitoria da Universidade Federal do Paraná, 1985.

RESUMO

Os últimos cem anos na história do Brasil foram acompanhados de grandes transformações territoriais, reflexo das mudanças políticas, socioeconômicas, culturais e espaciais. Ainda que os impactos da urbanização desenfreada aliada à dissociação do desenvolvimento econômico sejam visíveis em todos os países da América Latina, as mazelas desse processo se manifestam de forma relevante no Brasil, em especial devido à sua dimensão territorial e à concentração da rede urbana. Trata-se, portanto, de um momento ímpar na história, em que a urbanização encorpa a quase totalidade do planeta de forma desigual, descontínua e complexa. O objeto de estudo desta tese, as regiões metropolitanas de Londrina e Maringá no norte do Paraná, situa-se neste momento, palco de interações e conflitos políticos, socioeconômicos e culturais com implicações espaciais evidentes. Assim, a tese defendida neste trabalho é a de que o processo de urbanização, resultado da interação multiescalar de agentes e dinâmicas socioeconômicas, políticas, e culturais no território provoca processos de (re)configuração do espaço, delimitando formas, funções e conteúdos particulares que se assemelham parcialmente às metrópoles. Defende-se que, embora Londrina e Maringá contribuam com uma forma de urbanização periférica, excludente e, eventualmente, dispersa, e com uma maneira de aglutinar conteúdos que dialogam diretamente com os espaços metropolitanos mais relevantes, ambas as cidades não são protagonistas em suas funções na rede urbana nacional. Logo, enquadrá-las de posse de conceitos e representações quantitativas ou qualitativas pode implicar numa visão distorcida e reduzida da sua totalidade. Busca-se compreender, nessa perspectiva, os processos históricos de aproximação e distanciamento entre Londrina e Maringá, marcados por relações de complementaridade e concorrência apreendidos politicamente por distintas regiões metropolitanas.

Palavras-chave: Londrina, Maringá, regiões metropolitanas, norte do Paraná, complexidade, multiescalaridade.

ABSTRACT

The past one hundred years in the history of Brazil were accompanied by large territorial transformations, reflecting in the political, socioeconomic, cultural and spatial aspects. Although the impacts of rapid urbanization coupled with the decoupling of economic development are visible in all the countries of Latin America, the ills of this process are manifested more specially in Brazil, because of its territorial size and its concentration of the urban network. It is therefore a unique moment in history, where urbanization embodies almost the entire planet unevenly, discontinuous and complex. The study object of this thesis, the metropolitan regions of Londrina and Maringá in northern Paraná, is located at this stage of interactions of political, socioeconomic and cultural conflicts with obvious spatial implications. Thus, the argument of this paper is that the process of urbanization, the result of multiscale interaction of agents and socio-economic dynamics, political, and cultural in the territory causes processes of space (re) configuration, delimiting forms, functions and particular contents that partially resemble the metropolis. It is argued that while Londrina and Maringá contribute a form of peripheral urbanization, exclusionary and eventually dispersed, and a way to bring together content that dialogue directly with the most important metropolitan areas, both cities are not protagonists in their functions at the national urban network. Thus, fit them in possession of concepts and quantitative or qualitative representations may result in a distorted and reduced vision of the totality. We try to understand this perspective, with the historical processes of approach and distance between Londrina and Maringá, marked by relations of complementarity and competition seized politically by different metropolitan areas.

Keywords: Londrina, Maringá, metropolitan regions, northern Paraná, complexity, multiescalarity.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Evolução dos limites territoriais do Paraná	37
Figura 2 - Regiões Metropolitanas e RIDE no Brasil (2010)	74
Figura 3 – O processo de fragmentação no norte do Paraná no século XX e XXI ..	82
Figura 4 – Linha do tempo da colonização do norte do Paraná	84
Figura 5 – Nortes do Paraná	85
Figura 6 – Rodovias BR-369 e BR-376 – “Projeto METRONOR” (linha tracejada)	87
Figura 7 – Eixos de desenvolvimento da política de desenvolvimento urbano do Paraná	89
Figura 8 - Carta imagem do parque industrial regional multimodal	94
Figure 9 - Proposta de instalação de infraestrutura modal	94
Figura 10 - Projeto do Teatro Municipal de Londrina e espaços multiuso do entorno, no novo centro (nas proximidades do Marco Zero)	97
Figura 11 – Trecho do projeto executivo do Trem Pé-Vermelho	100
Figura 12 - Projeto arquitetônico da estação ferroviária do Trem Pé Vermelho no centro de Maringá – PR	101
Figura 13 – Rotatória na fronteira entre Cambé (esquerda) e Londrina (direita)	113
Figura 14 – Limite entre Ibiporã (direita) e Londrina (esquerda)	114
Figura 15 - Conformação inicial e inserções na RML	116
Figura 16 - Anteprojeto da cidade de Maringá desenvolvido pelo engenheiro Jorge de Macedo de Vieira (1940)	120
Figura 17 - Formação inicial e inserções na RMM	124
Figura 18 - Justificativas do deputado Alexandre Curi para adicionar novos municípios à RMM e RML	126
Figura 19 - Tamanho populacional dos municípios das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá em 1980	136
Figura 20 - Tamanho populacional dos municípios integrantes das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá em 1990	139
Figura 21 - Tamanho populacional dos municípios integrantes das regiões	

metropolitanas de Londrina e Maringá em 2000	142
Figura 22 - Tamanho populacional dos municípios integrantes das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá em 2010	142
Figura 23 – Níveis de centralidade e raio de influência do REGIC na região de Londrina e Maringá	145
Figura 24 – Arranjos populacionais e concentração urbana no Paraná	147
Figura 25 – Mancha urbana (2000, 2015) na região metropolitana de Londrina e Maringá	148
Figura 26 – Linhas intrarregionais nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá, 2014	153
Figura 27 - Percentual total de saídas a trabalho nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá, 2010	158

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Composição das regiões metropolitanas paranaenses (excluído Curitiba)	73
--	----

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - População residente no Paraná na virada do século XX-XXI	37
Gráfico 2 - População residente nas áreas urbana e rural no Paraná no século XX	39
Gráfico 3 – Percentual da população rural residente nos municípios integrantes da região metropolitana de Londrina em 1980	131
Gráfico 4 - Percentual da população rural residente nos municípios integrantes da região metropolitana de Maringá em 1980	132
Gráfico 5 - Percentual da população rural residente nos municípios integrantes da região metropolitana de Londrina em 1990	132
Gráfico 6 – Percentual da população rural residente nos municípios integrantes da região metropolitana de Maringá em 1990	132
Gráfico 7 - Percentagem da população rural por município integrante da região metropolitana de Londrina no interstício 2000-2010	133
Gráfico 8 - Percentagem da população rural por município integrante da região metropolitana de Maringá no interstício 2000-2010	133
Gráfico 9 - Crescimento demográfico (%) dos municípios integrantes das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá no interstício 1980-1990	135
Gráfico 10 - Crescimento Demográfico (%) Dos Municípios Integrantes Das Regiões Metropolitanas De Londrina E Maringá No Interstício 1990- 2000	138
Gráfico 11 - Crescimento Demográfico (%) Dos Municípios Integrantes Das Regiões Metropolitanas De Londrina E Maringá No Interstício 2000- 2010	141

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - População residente nas UF, segundo localização do domicílio	74
Tabela 2 - População residente em Londrina, Ibiporã e Cambé no período 1970 – 2010	109
Tabela 3 – Número de edifícios por classes de pavimento, 1970 – 2000, em Londrina-PR	111
Tabela 4 – Distância, em km, da área central dos municípios da RML à área central de Londrina e Maringá	115
Tabela 5 - População residente em Maringá, Paiçandu e Sarandi no período 1970 – 2010	123
Tabela 6 - Distância, em km, da área central dos municípios da RMM à área central de Maringá e Londrina	126
Tabela 7 – Tamanho populacional dos municípios componentes das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá, no período 1980 – 2010	129
Tabela 8 - Percentual de deslocamento para trabalho em relação ao total da população residente dos municípios integrantes da regiões metropolitanas do norte do Paraná para Londrina acima de 0,5%, 2010	151
Tabela 9 - Percentual de saída para trabalho em relação ao total de população residente nos municípios integrantes da região metropolitana de Londrina, 2010	151
Tabela 10 - Percentual de deslocamento para estudo dos municípios inseridos nas regiões metropolitanas do norte do Paraná para Londrina, 2010 em relação ao total da população residente	152
Tabela 11 - Percentual de deslocamento para trabalho dos municípios inseridos nas regiões metropolitanas do norte do Paraná para Maringá, 2010 em relação ao total da população residente	155
Tabela 12 - Percentual de saída para trabalho em relação ao total de população residente nos municípios integrantes da região metropolitana de Maringá, 2010	156
Tabela 13 - Percentual de deslocamento para estudo dos municípios inseridos nas regiões metropolitanas do norte do Paraná para Maringá, 2010 em relação ao total da população residente	157
Tabela 14 - Fluxo de entrada para trabalho acima de 2 mil pessoas nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá, 2010	159
Tabela 15 - Fluxo de entrada para trabalho acima de 2 mil pessoas por ocupação do cnae nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá, 2010	159

Tabela 16 - Percentual de saída a trabalho dos municípios integrantes das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá de acordo com o destino160

Tabela 17 - Percentual de saída a estudo dos municípios integrantes das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá de acordo com o destino 161

Tabela 18 - Fluxo de entrada para estudo acima de 954 pessoas nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá, 2010 162

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ALL - América Latina Logística
AMUSEP - Associação dos Municípios do Setentrão Paranaense
ANATEL - Agência Nacional de Telecomunicações
ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres
BM - Banco Mundial
BR - Rodovia federal
BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNH - Banco Nacional de Habitação
BRIC - Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul
CBD - *Central Business District*
CIC - Cidade Industrial de Curitiba
CODEM - Comissão de Desenvolvimento Municipal
CNPU - Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana
CTNP - Companhia de Terras do Norte do Paraná
CIMES - Cidades Intermédias e Urbanização Mundial
DER - Departamento de Estradas e Rodagens
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DNOS - Departamento Nacional de Obras e Saneamento
EMBRAPA - Empresa Brasileira de Agropecuária
FHC - Fernando Henrique Cardoso
FIESP - Federação das Indústrias do Estado de São Paulo
GPI - Grandes Projetos de Investimento
IAP - Instituto Ambiental do Paraná
IAPAR - Instituto Agrônomo do Paraná
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ITCG - Instituto de Terras, Cartografia e Geociências do Paraná
IPARDES - Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
IPPUL - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina
LabTrans - Laboratório de Transporte e Logística
METRONOR - Metrópole Linear do Norte do Paraná
RIDE - Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico
RM - Região Metropolitana
RML - Região Metropolitana de Londrina
RMM - Região Metropolitana de Maringá
PAC - Programa de Aceleração do Crescimento
SEDU - Secretaria de Desenvolvimento Urbano
SAGMACS - Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais
SERFHAU - Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SUDESUL - Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul
UAS - Unidade de Administração de Subprojetos
UEL - Universidade Estadual de Londrina
UEM - Universidade Estadual de Maringá
UIA - União Internacional de Arquitetos
UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro
UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina
UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
VALEC - Empresa Pública de Engenharia, Construções e Ferrovias S.A

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO – A COMPLEXIDADE	18
 CAPÍTULO 1 - DO URBANO-METROPOLITANO AO REGIONAL: EM BUSCA DE CONCEITOS CHAVE	23
1.1 DA ESCALA À MULTIESCALARIDADE	23
1.2 A COMPLEXIDADE COMO DA NATUREZA DA URBANIZAÇÃO (OU OS ARRANJOS ESPACIAIS)	30
1.2.1 Urbanização no Paraná: um breve histórico	35
1.3 DINÂMICA URBANA EXTRA-MUROS: A COMPLEXIDADE PARA ALÉM DAS METRÓPOLES	40
1.3.1 Morfologias urbanas: formas e processos	51
1.4 DA METRÓPOLE À REGIÃO METROPOLITANA	64
1.4.1 A metrópole	64
1.4.2 A região metropolitana	68
 CAPÍTULO 2 – QUANDO O TODO SE ESFACELA: A FRAGMENTAÇÃO E A DESINTEGRAÇÃO REGIONAL DO NORTE PARANAENSE	78
2.1 DA COLONIZAÇÃO DO NORTE DO PARANÁ À METRÓPOLE LINEAR DO NORTE DO PARANÁ - METRONOR	82
2.2 ASSOCIAÇÃO REGIONAL DE INTEGRAÇÃO OPERACIONAL – ARCO NORTE	93
2.3 O TREM PÉ-VERMELHO	98
 CAPÍTULO 3 - O FENÔMENO URBANO PARA ALÉM DOS LIMITES POLÍTICO-ADMINISTRATIVOS	104
3.1 O URBANO EM LONDRINA E O ADVENTO DA REGIÃO METROPOLITANA	107
3.2 O URBANO EM MARINGÁ E O ADVENTO DA REGIÃO METROPOLITANA	118
 CAPÍTULO 4 – DINÂMICAS ESPACIAIS EM LONDRINA E MARINGÁ	129
4.1 DIMENSÃO DEMOGRÁFICA	129
4.2 DIMENSÃO DA REDE URBANA E DOS FLUXOS POPULACIONAIS	143
4.2.1 Dimensão dos fluxos	148
 CONCLUSÃO	165
 REFERÊNCIAS	169
 ANEXOS	192

COMPLEXIDADE [1]

Louise Bourgeois - Untitled



LONDRINA E MARINGÁ

INTRODUÇÃO – A COMPLEXIDADE

Os últimos cem anos na história do Brasil foram acompanhados de grandes transformações territoriais, reflexo das mudanças políticas, socioeconômicas, culturais e espaciais. Segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), no estudo *Growth of the World's Urban and Rural Population 1920-2000* (ONU, 1969), o país posicionava-se, em 1920, juntamente com a Argentina, apresentando as maiores taxas de crescimento da população residente nas cidades: 3,2%, atingindo 11% em 1960. Entretanto, no contexto latino-americano, foi no Brasil que o crescimento se deu de forma mais intensa e complexa, refletido no aumento substancial de população residente nas áreas urbanas.

Ainda que os impactos da urbanização desenfreada aliada à dissociação do desenvolvimento econômico sejam visíveis em todos os países da América Latina, as mazelas desse processo se manifestam de forma relevante no Brasil, em especial devido à sua dimensão territorial e à concentração da rede urbana. Com efeito, a produção técnico-científica providenciou interpretações das transformações do espaço geográfico nacional nas mais diversas áreas do conhecimento, tendo a Geografia e suas matrizes papel preponderante, sobretudo devido à magnitude de tais mudanças, que passaram a se tornar complexas, fazendo emergir novos patamares escalares.

Cumprir debater, no âmbito desta pesquisa, como tais patamares escalares se desenham na trama urbana nacional e suas ligações com os estabelecimentos de diferentes níveis, como o urbano e regional. Taylor (1984) e Marston (2000) estabelecem categorias para entender a questão da escala, indicando a tríade *economia mundial*, o *estado-nação* e o *urbano* como protagonistas. Direciona-se, assim, a possibilidade de compreensão dos processos de urbanização e metropolização a partir da inserção dos objetos geográficos – sejam eles os municípios, as metrópoles, as aglomerações e os demais qualitativos – numa contextura da tríade proposta pelos autores, estabelecendo-se hierarquias de organização da rede urbana e na composição de formas, funções e conteúdos diversos.

No Brasil, ainda que a urbanização tenha se destacado sobremaneira nas principais capitais, engendrando processos de metropolização, tema amplamente

debatido (SANTOS, 1993; LENCIONI, 2005; FIRKOWSKI; MOURA, 2001; SINGER, 1973; LEMOS, 1999), as características desse fenômeno passaram a ser observadas em diversas cidades (SANFELIU, 2004; SPOSITO, 2002). Com isso, a emergência de múltiplas formas, funções e conteúdos tem levado o debate teórico e metodológico a qualificar tais espacialidades também de forma múltipla.

Trata-se, portanto, de um momento ímpar na história, em que a urbanização encorpa a quase totalidade do planeta de forma desigual, descontínua e complexa. Conformam-se espaços nebulosos¹, com fronteiras movediças, onde a forma, função e conteúdo se apresentam nos diferentes níveis escalares, do local ao global. O avanço sistemático das tecnologias de comunicação pincelam uma complexidade urbana nunca dantes vista.

O objeto de estudo desta tese, as regiões metropolitanas de Londrina e Maringá no norte do Paraná, situa-se naquele momento, palco de interações e conflitos políticos, socioeconômicos e culturais com implicações espaciais evidentes. Fato notório é que a espacialidade dessa “região” pouco se aproxima do conceito de *metrópole*, conforme será possível observar na discussão ao longo da tese. É inegável que a dinâmica urbana tanto em Londrina quanto em Maringá mostra-se complexa e estabelece patamares multiescalares com formas e conteúdos particulares. Qualificar tais espacialidades como metrópoles, todavia, é uma incerteza² que, porventura, remete não apenas à leitura sobre as configurações

¹ Utiliza-se a expressão “nebuloso” a partir da compreensão do conceito de *borrosidade* em Morin (2015). Segundo Almeida Filho (2005, p. 36), a borrosidade *refere-se à propriedade da imprecisão de limites entre elementos dos sistemas, qualidade de uma realidade a-limitada, resultante da transgressão da lógica formal de conjuntos ou do efeito do "borramento" dos limites intra e intersistêmicos. Trata-se de uma abordagem crítica das noções de limite e de precisão, essenciais à teoria dos conjuntos que funda a analítica formal da ciência moderna.* Dialoga, nessa perspectiva, com Lencioni (2011) que enfatiza, sobre a metrópole, que a *coesão interna da chamada área de influência de uma metrópole se fragmentou e não se sustenta mais como antes.* Para a autora, a *integração das escalas local, regional, nacional e global se processa, cada vez mais, de forma anastomosada, ou seja, se dá por meio de complexas e inúmeras ramificações que não estabelecem uma estrutura hierárquica piramidal e arborescente, típica das hierarquias urbanas tradicionais. Não há, nessa forma anastomosada, a formação de um único nó central como polo de atração e de difusão, como anteriormente podíamos perceber ou induzir ao seu desenvolvimento (p. 147).* Dessa forma, enfrenta-se um momento ímpar na história em que os limites territoriais pré-estabelecidos tornam-se borrosos, ou seja, não correspondem às dinâmicas urbanas que tomam uma proporção multiescalar e não obedecem qualquer delimitação política.

² Para Morin (2015) a incerteza é uma das dificuldades do pensamento complexo que *deve enfrentar um emaranhado, a solidariedade dos fenômenos entre eles, a bruma, a incerteza e a contradição* (p. 14). A simplificação, típica das ciências parcelares, foge da incerteza e, com isso, põe em xeque a busca de uma compreensão da totalidade do objeto científico. Carlos (2011) expressou preocupação nesse sentido no seu debate sobre metageografia. Segundo a autora, *demandam-se de um lado o reconhecimento de um estado de crise da geografia e de outro seu papel como possibilidade, mesmo em seus limites de ciência parcelar, de compreender o mundo moderno, posto que o conhecimento*

espaciais, mas à disputa no campo científico e a escolha teórica e metodológica que é, eminentemente, política (BOURDIEU, 1983).

Cunha (2005) expõe a tese que no norte do Paraná, sobretudo em Londrina, os discursos das representações da cidade como “metrópole” remontam seus primórdios de colonização, ainda na primeira metade do século XX, percorrendo outros marcos da história paranaense. Embora o autor atribua na sua defesa que esses discursos e representações foram moldados num espaço-tempo eminentemente político, as implicações dessa construção simbólica evidentemente avançam no meio técnico-científico. Com a institucionalização das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá em 1998, a espacialidade cedeu para qualitativos distintos nas leituras científicas, nas quais se observa que alguns autores contemplaram tais espaços como metrópoles (FRESCA, 2012; FRESCA, 2013) enquanto outros incorreram em certa cautela analítico-conceitual (RIBEIRO, 2004; RODRIGUES, 2004).

Assim, a tese defendida neste trabalho é a de que (1) o processo de urbanização, resultado da interação multiescalar de agentes e dinâmicas socioeconômicas, políticas, e culturais no território provoca processos de (re)configuração do espaço, delimitando formas, funções e conteúdos particulares que se assemelham parcialmente às metrópoles. Defende-se que, (2) embora Londrina e Maringá contribuam (2.1) com uma forma de urbanização periférica, excludente e, eventualmente, dispersa, (2.2) e com uma maneira de aglutinar conteúdos que dialogam diretamente com os espaços metropolitanos mais relevantes, (3) ambas as cidades não são protagonistas em suas funções na rede urbana nacional. Logo, enquadrá-las de posse de conceitos e representações quantitativas ou qualitativas pode implicar numa visão distorcida e reduzida da sua totalidade. Busca-se compreender, nessa perspectiva, os processos históricos de aproximação e distanciamento entre Londrina e Maringá, marcados por relações de complementaridade e concorrência apreendidos politicamente por distintas regiões

pode se constituir como um movimento em direção à totalidade. Num sentido mais amplo trata-se de pensar o lugar da Geografia na explicação da realidade (p. 15). Sposito (2006) expõe a incerteza do estágio atual em relação à tradicional interpretação das redes urbanas. Para a autora no geral, ela continua a compor a estrutura da rede hierárquica na qual seus papéis intermediários se definiram, mas há um vasto conjunto de possibilidades de estabelecimento de relações com outras cidades e espaços que não compõem, de fato, a rede a que pertence essa cidade (p. 147). Esse “vasto conjunto de possibilidades” carregam consigo a incerteza de observação diante das lentes clássicas das ciências.

metropolitanas. Esse cenário compõe uma relação dialógica entre o meio técnico científico e político que se fundem contraditoriamente, materializando impasses científicos e crises de governança no nível local-regional. Nessa perspectiva, defende-se a tese que, o quadro apontado remete a um momento ímpar na história da urbanização, pois a natureza desse processo é única e se desenrola de forma complexa e multiescalar.

Nesse panorama, são objetivos da tese em tela identificar e compreender as configurações do arranjo espacial³ de Londrina e Maringá. Para tanto, o capítulo inicial destina-se a (des)articular conceitos acerca da urbanização e metropolização, precedendo a um debate sobre a escala, conceito caro à geografia. Prossegue-se na revisão do estado da arte sobre a realidade urbana e regional, o surgimento do momento político das regiões metropolitanas e as suas relações com as espacialidades. Esse capítulo introdutório é encerrado com a discussão dos processos que compõem múltiplas morfologias decorrentes do processo de urbanização.

A segunda parte dedica-se a resgatar o papel das ideias projetadas em quase cem anos de colonização no norte do Paraná. Distintas propostas que atravessaram o último século, por diferentes atores, em diferentes contextos da economia política nacional e regional. São cinco principais marcos históricos debatidos: a colonização pelas companhias de terra, a Metrópole Linear do Norte do Paraná (METRONOR), a Associação Regional de Integração Operacional (ARCONORTE), o Trem Pé-Vermelho e a institucionalização das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá.

A terceira e a quarta seções abordam o levantamento histórico da ocupação das principais cidades que compõem o arranjo espacial em análise – Londrina e Maringá. Buscou-se ainda identificar as configurações existentes por meio de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES), no tocante aos movimentos pendulares, econômicos, demográficos e ocupacionais, no intento de identificar as semelhanças, diferenças, vínculos e relações entre o que se denomina hoje de regiões metropolitanas de Londrina e Maringá.

Encerra-se defendendo que o fenômeno que se observa no norte do Paraná,

³ O item 1.2 traz um debate sobre o que se compreende aqui como arranjos espaciais.

sendo Londrina e Maringá protagonistas, é complexo no atual estágio da urbanização; um debate que, embora não inédito na geografia brasileira (LENCIONI, 2000; SPOSITO, 2006; SANTOS, 1993; SANTOS 2006; CARLOS, 2011), demanda por aprofundamentos para a natureza dessa “complexidade”. A leitura e interpretação da região em tela, na sua dimensão multiescalar, exige um olhar transdisciplinar⁴, que vença a fragmentação. Isso aponta em direção a novos desafios teóricos e metodológicos a serem trilhados. Espera-se nesta tese, diante das limitações inerentes ao período de incertezas científicas que emergem e a situam, percorrer parte dessa trilha.

⁴ Artigo 4 - *O ponto de sustentação da transdisciplinaridade reside na unificação semântica e operativa das acepções através e além das disciplinas. Ela pressupõe uma racionalidade aberta por um novo olhar, sobre a relatividade das noções de definição e objetividade. O formalismo excessivo, a rigidez das definições e o absolutismo da objetividade comportando a exclusão do sujeito levam ao empobrecimento.* (Carta da Transdisciplinaridade, Adotada no Primeiro Congresso Mundial de Transdisciplinaridade - Convento de Arrábida, Portugal, 2-6 novembro, 1994).

CAPÍTULO 1 - DO URBANO-METROPOLITANO AO REGIONAL: EM BUSCA DE CONCEITOS CHAVE

As dinâmicas espaciais, sociais e políticas (re)constroem as configurações de forma multiescalar. Dessa forma, este capítulo busca resgatar, num primeiro momento, o conceito de escala no âmbito da geografia e das áreas afins, essencial para proceder ao debate sobre o urbano.

Avança-se para um breve resgate sobre a cidade e o urbano e, por fim, desenha-se o estado da arte sobre região, metrópole e região metropolitana. Em seguida, são discutidas formas e processos da morfologia, trazendo alguns conceitos utilizados pelos estudos urbanos. Esse resgate do estado da arte não se esgota obviamente neste capítulo, uma vez que a produção acadêmica nos estudos urbanos é ampla e de diferentes disciplinas. Assim, os autores selecionados remetem majoritariamente às ciências sociais (sobretudo a sociologia) e à geografia.

1.1 DA ESCALA À MULTIESCALARIDADE

A escala, conceito caro à Ciência Geográfica, teve sua definição posicionada a partir do momento histórico do desenvolvimento da disciplina. Grosso modo, de um lado, a escala tem sido entendida na sua forma mais próxima às ciências exatas por meio da cartografia e dos sistemas de informações geográficas e, de outro, como arena(s) das relações socioeconômicas e políticas em níveis como o local, regional, nacional e global⁵. A intensificação da globalização trouxe, por sua vez, complicações na compreensão da escala percebida de forma fixa e pré-definida, já que as ações políticas e sociais passaram a se articular nos mais diferentes níveis do globo, exigindo o vencimento de tal percepção, avançando para uma compreensão *multiescalar* dos fenômenos e processos geográficos.

Como afirmaram Racine, Raffestin e Ruffy (1983), a geografia não dispõe de um conceito próprio de escala. A preocupação com esse tema fez com que Castro

⁵ Os níveis que aqui se estabelecem como escalares – o local, regional, nacional, global – são reduções para melhor compreender o argumento. Não trata-se de defender uma hierarquia entre estes níveis, já que a globalização carrega consigo ora a destituição de níveis hierárquicos, ora o reforço dessa estrutura. Ainda, tais níveis mencionados tratam de uma forma de esclarecer o argumento afirmado, já que os autores têm utilizado, cada um em sua posição teórica, diferentes nomenclaturas para exemplificar as escalas não cartográficas.

(1995) asseverasse que a escala foi, historicamente, tão incorporada ao vocabulário que “[...] qualquer discussão a seu respeito parece desprovida de sentido, ou mesmo utilidade” (CASTRO, 1995, p. 117).

Assim, é possível questionar, afinal, qual a importância de discutir escala? Qual a relevância desse conceito para compreender o urbano? O seu uso não é exclusivo da geografia, mas está presente também nas discussões que vão desde a física e a matemática (as chamadas “ciências duras”), até a sociologia, que tem visto recentemente na escala um importante instrumento de compreensão das relações e estruturas sociais e econômicas do complexo sociogeográfico local/global.

A princípio, a importância da escala para a geografia remete aos, assim denominados, geógrafos físicos que, nas últimas décadas, com o auxílio de avanços tecnológicos dos sistemas de informações geográficas, têm aprimorado o uso e a compreensão do conceito, especialmente a partir da ótica da cartografia. Nessa, a escala é definida como a relação de distância de um ponto a outro num mapa e seu valor no “mundo real”.

Menezes e Neto (1999) propõem a discussão do conceito de escala e suas aplicações à luz da definição oriunda da cartografia e introduzem questões relacionadas à precisão, problemas e dilemas operacionais da escala na geração de informações espaciais. Wright, Goodchild e Proctor (1997) trazem à tona a temática diante do mundo geográfico digital, impondo procedimentos matemáticos para aprimorar a representação espacial do mundo real em meio computacional de forma fidedigna aos preceitos da ciência exata. Racine, Raffestin e Ruffy (1983) alertam para a inconveniência da analogia entre escala geográfica e cartográfica. Para os autores, a falta de conceituação de escala na geografia levou à incorporação da sua definição de forma matemática, via cartografia.

Para Castro (1995), a escala, enquanto medidora de proporções, é um problema estritamente matemático. Torna-se uma preocupação para a geografia quando é tratada em nível epistemológico, ou seja, quando a escala passa a ser definidora de espaços de pertinência para medir fenômenos. Marston (2000) reafirma a necessidade de compreender a escala no âmbito da geografia humana. Assim, ressalta que a *escala geográfica* refere-se à extensão espacial de um fenômeno ou estudo; a *escala operacional* corresponde ao nível em que determinado processo opera e, por último, refere-se à *mensuração da dimensão* ou nível de uma resolução espacial. A autora é categórica quando afirma que escala

não se refere a uma pré-ordenação de uma hierarquia do mundo – local, regional, nacional, global. É, ao invés disso, um resultado do contingente de tensões sociais que existem e as forças estruturais atuantes pelos agentes humanos de um determinado contexto. As aproximações de Castro (1995) e Marston (2000) assemelham-se ao que aqui se compreende de multiescalaridade.

Lencioni (2008) ao dedicar-se a compreender a dinâmica dos processos espaciais propõe para fins analíticos a escala topográfica e escala topológica. A primeira, segundo a autora

está relacionada à distância entre dois lugares e tem como referência a rede de infra-estrutura de circulação. A distância corresponde a um intervalo de espaço e de tempo entre dois lugares e dois instantes, medido em termos de superfície e de tempo de percurso. Exemplificando, a distância entre A e B é de 5 quilômetros e de 10 minutos. (LENCIONI, 2008, p. 17).

A perspectiva apontada por Lencioni (2008) sobre a escala topográfica vincula-se essencialmente àquela compreensão tradicional de escala, ou seja, destinada a mensurar num determinado espaço as dimensões matemáticas de distância entre dois ou mais objetos. A escala topológica por outro lado, insere a distância numa lógica virtual possibilitada pela revolução da informática e comunicações (LENCIONI, 2008). Embora de difícil mensuração devido a indisponibilidade de informações quantitativas, Lencioni (2008) coloca a importância de sua compreensão, à luz das intensas trocas imateriais que se desenrolam no atual estágio da urbanização.

Ao analisar as categorias utilizadas por Taylor (1984) a autora Marston (2000) indica que três categorias a compõem a escala: a *economia mundial* (ou *espaço global* na leitura de Smith (1998), *estado-nação* e o *urbano*. Na interpretação desses autores, o sistema capitalista produz uma hierarquia a partir dessas três categorias que é capaz de dar suporte à acumulação e circulação de capital, integrando-se com o espaço e a economia. A adoção dessas três categorias concatena com a ideia de Castro (1995) de que a escala não é estritamente dimensional e configura-se como fenômeno, oriundo das relações entre as categorias apresentadas.

Para Marston (2000) a escala urbana é onde desenrola a manifestação da centralização e produção do capital. Desta forma, incidem sobre esse espaço múltiplas escalas, se as tomarmos como uma medida que confere visibilidade a

determinado fenômeno (CASTRO,1995). Corrêa (2011) dedica-se a relacionar o conceito ao urbano e argumenta que três são os principais fenômenos que aí se localizam: o primeiro refere-se ao processo de urbanização; o segundo à constituição da rede urbana e o terceiro às dinâmicas dos espaços intra-urbanos.

Na lógica de compreensão das três categorias que definem a escala apontadas por Marston (2000), Smith (1998) e Taylor (1983), a escala do estado-nação incide de forma mais dialética nos fenômenos urbanos uma vez que, numa economia globalizada, a expressão do contraditório, das diferenciações sociais, espaciais e econômicas se dão diretamente entre a economia (ou o espaço) global, sobretudo nas grandes cidades, conectadas diretamente ao circuito internacional do capitalismo global. Obviamente, isso não exclui a atuação do estado-nação como bem já alertou Sassen (2010).

Para os autores em tela, a escala deixa então de ser neutra e fixa, tornando-se produto das atividades econômicas, políticas e sociais, com relações de mutabilidade, da micro à macroesfera social. Para Swyngedouw (1997, p. 7) as escalas espaciais *“are never fixed, but are perpetually redefined, contested and restructured in terms of their extent, content, relative importance and interrelations”*⁶.

Se as escalas, a partir de Swyngedouw (1997) são (des)(re)construídas a partir da sua importância, é também na arena espacial que essa redefinição ocorre, onde as lutas e conflitos sociais são mais acirrados e as estratégias de poder e controle incidem mais frequentemente.

Assim, as escalas geográficas tornam-se cada vez mais particulares, de acordo com os fenômenos oriundos das relações sociais atuantes no espaço. Inclui, então, conforme aponta Castro (1995), a inseparabilidade entre tamanho e fenômeno categorizando-a como problema dimensional.

Vainer (2002), à luz da sociologia, aproxima-se das concepções de escala de Smith (1998) e Taylor (1983), e debruça-se principalmente na compreensão sobre as disputas de poder e lutas políticas. A escala, para o autor, é referenciada analiticamente em nível global, dos blocos regionais, do local e das fronteiras nacionais, uma vez que vislumbra a tentativa de compreender as interações multiescalares de disputa e poder – ou seja, das relações sociais.

⁶ “Nunca são fixas, mas perpetuamente redefinidas, contestadas, reestruturadas em termos de sua extensão, conteúdo e importância relativa e interrelações”. (tradução nossa).

Entretanto, há que se ressaltar tanto na percepção de Vainer (2002) como de Swyngedouw (1997) que a escala não delimita um território geográfico pré-definido ontologicamente. A escala seria a arena e o momento de cisão do discurso de poder e política, onde ocorrem os conflitos e as relações sociais; e ainda onde os compromissos são negociados e regulados (SWYNGEDOUW, 1997), de maneira conflituosa ou não.

Nesse sentido, a definição de escala direciona-se, necessariamente, à identificação de sujeito(s) e os fenômenos que o(s) envolve(m), constituindo-se de relações sociais complexas, palpáveis ou não no mundo real (no espaço geográfico e das subjetivações). À luz da globalização, a escala se reproduz em múltiplas esferas, ou seja, de forma multiescalar. Passa, a partir disso, a ser configurada pelos processos sociais, econômicos e políticos e não obedece uma rigidez espacial, uma vez que articula-se, simultaneamente ou não, de forma local/global.

Refletindo a partir das considerações de Vainer (2002), a produção da(s) escala(s) no nível urbano se dá entre a estrutura social concebida e a cidade. Entretanto, ressalta o autor, ambos os *objetos* – a cidade e o sujeito – não atuam de forma passiva. A inferência de múltiplos e complexos fenômenos pode (re)articular e (re)arranjar as escalas em nível urbano, considerado na sua forma mais ampla de significação e amplitude geográfica. Essa percepção do supracitado autor é bem teorizada por Swyngedouw (2001), ao apontar que:

[...] these socio-spatial processes [*de conflitos sociais e político-econômicos*] change the importance and the role of certain geographical scales, reassert the importance of others, and on occasion create entirely new scales. These scale re-definitions in turn alter the geometry of social power by strengthening the power and control of some while disempowering others. (SWYNGEDOUW, 2001, p. 17).⁷

Essas mudanças escalares (*jumping of scales*), ocorrem em diversos níveis, desde as redefinições de poder em nível global/global, como em nível global/local. A complexidade dessas mudanças de poder interfere diretamente nas alterações escalares do nível local ao global. Nelas, podem ocorrer reestruturações (de esticamento ou contração) nas redes e fluxos. Tais mudanças, necessariamente,

⁷ [...] Esses processos sócio-espaciais [*de conflitos sociais e político-econômicos*] alteram a importância e o papel de determinadas escalas geográficas, reafirmando a importância de outras, e de vez em quando, cria inteiramente novas escalas. Estas redefinições de escala, por sua vez, alteram a geometria do poder social através do reforço de poder e do controle de alguns e enfraquecimento de outros. (tradução nossa)

encadeiam as dinâmicas sociais, de forma multiescalar e, diretamente, reorganizam o espaço geográfico.

Enquanto, nesse contexto, Vainer (2002) busca compreender as relações entre as várias escalas de poder e o que pode o poder local (municipalidade); Marston (2000), preocupada com a visão unicista da geografia econômica e política, toma a produção da escala na microesfera, da *household* (casa). A autora passa a vislumbrar as relações e construções sociais por meio do patriarcalismo e relações de gênero da classe média estadunidense. Reconhece que a construção da escala é sensível e contorna diferentes hierarquias no quadro geral da produção social. Toma, portanto, uma relação de multiescalaridade mais complexa, na qual os espaços se inter-relacionam, da vida cotidiana ao espaço global.

Brenner (2001) critica essa acepção de Marston (2000) argumentando que a escala pode ser apenas vislumbrada por meio da dimensão que abarca. Assim, requer uma visão de “ordem vertical”, ou seja, um sistema de relações sociais com uma hierarquia de unidades territoriais que possam levar desde o global/mundial, supranacional/triádica passando pelo nacional ao regional, ao metropolitano, ao urbano, ao local e então ao corpo. Para Brenner (2001), a leitura de Marston (2000) sobre escala pode ser confundida com outros conceitos-chave da geografia como território, localidade e lugar.

O supramencionado estudioso considera ainda que a leitura da escala deve ser multidimensional uma vez que “cada fragmento no espaço [no capitalismo moderno] mascara não apenas uma relação social, mas um conjunto delas que uma análise pode potencialmente revelar”. E acrescenta:

geographical scale is therefore not to be equated with the totality of sociospatial practices but must be recognized as one crucially important dimension of geographical differentiation, a hierarchically ordered system of provisionally bounded "spaces envelopes" that are in turn situated within a broader, polymorphic and multifaceted geographical field. (BRENNER, 2001, p. 604).⁸

Na leitura do autor, a existência de multifacetadas e complexas relações sociais não deve ser reconhecida unidimensionalmente e assim nivelada. Deve fazer parte de um sistema hierarquicamente ordenado de espaços diferenciados, num

⁸ Escala geográfica é, portanto, não para ser equiparada com a totalidade de práticas socioespaciais, mas deve ser reconhecida como uma importante e crucial dimensão da diferenciação geográfica, um sistema hierarquicamente ordenado com delimitações provisórias “espaços envelopes” que são, por sua vez, situados num campo geográfico mais amplo, polimórfico e multifacetado. (tradução nossa).

contexto mais amplo, polimórfico e plural.

A intensidade das relações sociais torna, então, as escalas pertencentes a dimensões de processos socioespaciais mutáveis, nas quais a reestruturação escalar é contínua e reconstruída de acordo com o cotidiano e as lutas diárias (BRENNER, 2001). Existem múltiplas formas e padrões apontados pelo referido autor para a reestruturação escalar. No aspecto metodológico, a análise pode partir de *como*, *porque* e *quando* o processo social ocorreu e sua inserção na “ordem vertical”. Pode ainda sobrevir concomitantemente com outros fenômenos socioespaciais que possam revelar atores, processos e estruturas desencadeadas em determinado momento da história.

As escalas, por fim, não são fixas e separadas por níveis sociais num padrão global, porém, como aponta Paasi (2004), são como regiões/lugares, estruturados e institucionalizados de forma complexa com práticas de (des)(re)territorialização, podendo ser produzidas e destruídas ao longo do tempo, deixando traços materiais e imateriais.

Nota-se uma certa convergência na percepção entre os autores das ciências sociais (inclui-se aqui a geografia, a partir dos autores selecionados) e das ciências exatas sobre a escala. Ainda que a divergência revele a tendência a se sobressair e se reproduzir na literatura acadêmica (escala física do mapa *versus* escala “social”), é cristalino que ambas abordagens remontam, sob diferentes abordagens e filiações teóricas, à complexidade da escala. Enquanto aqueles que se debruçam a desvendar a escala nas ciências exatas buscam a exatidão de mensuração e representação da terra nos seus diferentes níveis e fronteiras por meio das características físicas e antropossociais, com suas devidas restrições tecnológicas; o enfoque das ciências sociais tende a compreender a escala como esfera primordial no estabelecimento das relações sociopolíticas, de maneira complexa e mundializada, ainda que a dimensão de observação (vida, casa, cotidiano, rua, bairro, cidade, estado, nação, mundo...) seja um ponto de calorosa discussão.

A separação da escala entre ciências sociais e ciências exatas parece tornar a compreensão sobre o fenômeno urbano ainda mais fragmentada e menos complexa. Tomando o urbano como um fenômeno desafiador, logo, complexo, que opera numa lógica multiescalar, buscar uma possibilidade de interpretação na fronteira da cisão exposta parece essencial. Isso requer um exercício de debater a natureza dessa complexidade, ou seja, de compreender como a multiescalaridade

se acrescenta como um ingrediente da complexa urbanização atual.

1.2 A COMPLEXIDADE DA NATUREZA DA URBANIZAÇÃO (OU OS ARRANJOS ESPACIAIS)

O subtítulo da tese que se apresenta recorre ao pressuposto de que a urbanização, ao devir múltiplos níveis escalares, acaba por engendrar processos e relações complexas. Assim, complexidade e multiescalaridade estabelecem uma relação dialógica⁹. A multiescalaridade, analisada sob as lentes do pensamento complexo, contorna a trama urbana na globalização e tem sua interpretação menos premente (ou próxima) de um olhar disciplinar, pois tenta articular diferentes níveis escalares, sem eliminar as contradições existentes.

A complexidade, ainda que não interpretada à luz do pensamento complexo, está presente de forma substancial nos estudos urbanos. Moura (2009) atribui a “complexidade” no desenvolvimento da sua tese sobre os arranjos urbano-regionais associando-os à “complexidade escalar”, “complexidade social”, “complexidade dos fenômenos”, “complexidade das relações”. Sposito (2007) observa que o “reconhecimento da inserção de uma cidade média no âmbito de uma rede urbana tornou-se extremamente mais complexo” (p. 147). Lencioni (2011, p. 141) aponta que tem-se a “formação de um grande aglomerado metropolitano e que desenvolveu-se assentado num *complexo* sistema de redes que acabou subvertendo a tradicional relação e hierarquia entre os lugares”

Santos (2006), ao analisar o sistema de objetos, aponta dois níveis de complexidade: a funcional e a estrutural. A primeira refere-se, na sua leitura a partir

⁹ “Dialógico” é comumente utilizado como adjetivo referindo-se ao diálogo. O prefixo “di-” na compreensão greco-latina refere-se à separação, negação, intensidade e ordem; já o prefixo “a-” está associado à aproximação, direção. Dialógico, na perspectiva de Morin (2015, p. 74), é compreendido como a possibilidade de manter a dualidade no seio da unidade. É a associação complementar dos antagonismos que permite religar ideias que se rejeitam mutuamente (MORIN, 2015a, p. 114). O princípio dialógico associa dois termos ao mesmo tempo complementares e antagônicos. (MORIN, 2015, p. 74). Constitui-se como um dos três pilares que fundamentam o pensamento complexo de Edgar Morin (os outros dois são princípio da recursão organizacional e princípio hologramático). Para o autor (MORIN, 2015a), a dialógica supera a dialética já que vence a *maneira reducionista como a dialética hegeliana é compreendida, ou seja, como uma simples superação das contradições por meio de uma síntese.* (p. 114)

de Moles (1971, p. 78)¹⁰, às funções de um determinado objeto e a segunda abrange os elementos e informações incluídos no mesmo. Amparado em Baudrillard (1970)¹¹, o supracitado autor afirma que os objetos não funcionam isoladamente e são viáveis apenas em conjunto subsidiado numa interpretação a partir de sistemas¹², Santos (2006, p. 44) ainda indica, a partir de Bense (1974)¹³, a existência de quatro categorias de objetos, segundo diversos graus de determinação funcional: objetos naturais, objetos técnicos, objetos de arte e objetos de "design". Ainda, segundo o autor:

A partir do reconhecimento dos objetos na paisagem, e no espaço, somos alertados para as relações que existem entre os lugares. Essas relações são respostas ao processo produtivo no sentido largo, incluindo desde a produção de mercadorias à produção simbólica. (SANTOS, 2006, p. 45).

Morin (2005), embora numa diferente abordagem sobre sistemas¹⁴ em relação a Santos (2006), aponta que todo sistema comporta uma relação bastante variável de acordo com as classes e tipos de sistemas e que a organização de um sistema está associada à organização da diferença, estabelecendo relações complementares entre as partes diferentes e diversas, assim como entre as partes e o todo (MORIN, 2005, p. 149). Ao observar as cidades como integrantes de um sistema complexo, integrado a uma arena multiescalar, urge um desafio na sua leitura por meio das ciências parcelares. Lefebvre (2008) já apontava para tal desafio.

Para o referido autor, a análise da realidade urbana a partir da ciência tradicional é questionada. Como é possível, diante dos olhares fragmentados sobre/na cidade, a realização de uma ciência da cidade? Estamos diante de um dilema ou de um impasse? Ao se auto questionar, Lefebvre (2008) responde “sim” e “não”. Trata-se, portanto, de uma realidade complexa, ou seja, permeada pela

¹⁰ MOLES, Abraham. *Objeto e comunicacion*. Los Objetos. Buenos Aires: Editorial Tiempo Contemporaneo. Contemporaneo, 1971. p. 9-35.

¹¹ BAUDRILLARD, Jean. *La société de consommation*. Paris: Denoel, 1970.

¹² Em oposição à significação clássica sobre sistemas, Morin (2015) expõe que o todo organizado (sistema) *produz ou favorece o aparecimento de qualidades novas, ausentes nas partes separadas: emergências*. É um contraponto a perspectiva tradicional que defendia o sistema numa base holística que, numa concepção reducionista, o *conhecimento das partes ou dos elementos de base seriam suficientes para conhecer os conjuntos* (p. 109).

¹³ Não referenciado na obra.

¹⁴ Compreende-se *sistemas* a partir da definição de Morin (2005): uma inter-relação de elementos constituindo uma entidade ou uma unidade global. Essa definição implica na inter-relação dos elementos que passam, por meio delas, a constituir a unidade global.

contradição, ambiguidade e incerteza.

Embora o supramencionado pesquisador não tenha intencionalmente dialogado com o pensamento complexo, assim como Milton Santos, os escritos de ambos indicaram a fragilidade da análise sobre a cidade e o urbano através de uma única lupa disciplinar. Esse olhar implicaria, necessariamente, na redução do objeto de estudo e sobretudo, numa interpretação incompleta da cidade e do urbano. A presente tese se encontra nesse dilema científico.

Morin (2015, p. 12) contribui de forma significativa no percurso de superação das abordagens pautadas das ciências parcelares. Sobre a complexidade, a define como:

“[...] um tecido (*complexus*: o que é tecido junto) de constituintes heterogêneas inseparavelmente associadas: ela coloca o paradoxo do uno e do múltiplo¹⁵ [...] a complexidade se apresenta com traços inquietantes de emaranhado, do inextricável, da desordem, da ambiguidade, da incerteza [...] a primeira vista, um fenômeno quantitativo, de extrema quantidade de interações e de interferências entre um número muito grande de unidades [...]”.

O mencionado autor remete à física como importante ciência propulsora dos modelos científicos tradicionais desde o século XVII e, com isso, a considera de maneira expressiva no desenvolvimento do seu *pensamento complexo*. A complexidade, entretanto, não se restringe a uma característica quantitativa, pois inclui as interações que fogem às mensurações científicas, fato que adiciona a incerteza, indeterminação e fenômenos aleatórios na realidade¹⁶.

Em suma, a complexidade não é uma abordagem a-crítica ou trans/interdisciplinar na sua forma pejorativa e reducionista. A complexidade é a união dos processos de simplificação (seleção, hierarquização, separação, redução) com os contraprocessos tal como a comunicação (articulação do dissociado e distinguido) (MORIN, 2015). Não se arrisca colocar em xeque os processos de simplificação, apenas posicioná-los numa realidade ampla, fragmentada e multiescalar, de relações de complementariedade e concorrência.

¹⁵ Segundo Morin (2015, p. 12), “o pensamento simplificador é incapaz de conceber uno e o múltiplo. Ou ele unifica abstratamente ao anular a diversidade, ou, ao contrário, justapõe a diversidade sem conceber a unidade”. O paradoxo se estabelece na tentativa de apreensão do todo e das partes “o todo é mais do que as partes e as partes são mais que o todo”.

¹⁶ Nas Ciências Exatas, o enfrentamento da incerteza se deu com a proposição da lógica *fuzzy* por Lofti Asker Zadeh (1965) que passou a combinar conceito da lógica clássica com os conjuntos de Lukasiewicz. Isso possibilitou a inserção do “talvez” na percepção tradicional matemática do “sim” e “não” que, por sua vez, influenciou a cibernética e os estudos que utilizam geoprocessamento.

Na era da globalização, as tecnologias da informação têm contribuído na reconfiguração das relações entre os agentes que produzem o espaço na escala local que, em níveis avançados de interações, engendram novas escalas de produção do espaço regional. Essa dinâmica vem abalado as estruturas hierárquicas que a geografia tradicionalmente adotou nos estudos de rede urbana como mostrou Sposito (2007) sobre as cidades médias. Na realidade, o que antes parecia seguir uma ordem hierárquica tem, frequentemente, demonstrado indícios de uma desordem de difícil compreensão devido à sua complexidade. A resposta, usualmente, é a de criação de conceitos e terminologias inúmeras para buscar exemplificar a natureza da urbanização que se desenrola atualmente, extremamente complexa e incerta. A arbitrariedade na escolha de algumas variáveis para justificar as análises, por sua vez, mesmo que de maneira fragmentada, avança numa arena conflituosa de conceitos.

Essa incerteza e desordem não é exclusiva da geografia ou dos estudos que se dedicam ao urbano. Na termodinâmica, Morin (2005) estabelece que a desordem não provoca necessariamente exclusão, mas eventualmente complementaridade entre os fenômenos. Isso pode ocorrer de forma desordenada ou não. Na cosmologia, por exemplo, o surgimento das estrelas está intimamente atrelado à desordem e ao caos.

O mesmo paralelo poderia ser feito a determinados arranjos espaciais. Consideram-se aqui arranjos espaciais um grupo de municípios que desenvolve, em algum nível, relações e/ou interações materiais e imateriais. Os arranjos espaciais são uma típica manifestação do atual estágio da urbanização que contempla características quanti e qualitativas de espacialidades diversas, do pequeno ao médio município, da metrópole à megalópole. Sua personalidade multiescalar dificulta a eleição de um polarizador¹⁷, ou seja, uma determinada cidade que rege diretamente no seu entorno. Portanto, a definição de hierarquias e escalas rígidas dos arranjos espaciais é de um desafio metodológico enorme, ainda que a hierarquia possa prevalecer nas mais diversas relações e interações. Em suma, propõe-se as

¹⁷ A eleição de um polarizador no atual estágio da urbanização, de personalidade complexa e multiescalar, é uma dificuldade não apenas no norte paranaense. Na região nordeste, o eixo Petrolina-Juazeiro e Ilhéus-Itabuna também são casos de regiões que sofreram um aumento significativo da sua população nos últimos 30 anos acompanhado de uma dinamização econômica, típico do fenômeno da urbanização que se manifesta com caráter regional.

seguintes características dos arranjos espaciais à luz da complexidade:

- são formados por municípios que interagem mutuamente de forma multiescalar num determinado raio geográfico, ou seja, possuem limites territoriais de relação;
- obedecem à imposições e lógicas ligadas à globalização; respondem e são submetidos a uma hierarquia urbana, ainda que isso não seja uma regra totalizante;
- constituem a totalidade, assim, não podem ser concebidos por meio de limites fixos (como as regiões metropolitanas), devido ao seu caráter dinâmico e metamórfico;
- possuem relações complexas, ou seja, de antagonismos, complementaridades e concorrências entre si e com os outros arranjos espaciais existentes;
- vislumbram inúmeras possibilidades de relações seletivas por meio de certas condições e ocorrências;

As características propostas para o que se compreendem como os arranjos espaciais são, como apontado, complexas, pois tentam traduzir o momento do atual estágio da urbanização, de natureza nebulosa e incerta. Assim, a leitura dos arranjos espaciais esbarra em dificuldades eminentemente técnicas para a sua tradução, já que a produção de informações corresponde à forma tradicional de conceber tais espacialidades. O presente trabalho, nessa perspectiva, manifesta tal dificuldade que deve preceder, assim, de uma reflexão e abstração pautada em outras esferas de pensamento.

Os arranjos espaciais operam de forma multiescalar. Nesse sentido, não se constituem como um conceito absoluto e sim relacional e relativo. Amparados num espaço-tempo de intensa transformação, na égide da globalização, os arranjos espaciais têm como princípio a relação dialógica numa simbiose que se desenvolve sob duas distintas lógicas: a da complementaridade e concorrência. Assim posto, a competição entre dois ou mais municípios (ou outra conformação espacial como bairros e demais não observáveis por limites políticos-administrativos) é inerente à natureza do arranjos espaciais.

Por fim, não se trata de propor um novo conceito (o dos arranjos espaciais),

mas sim interpretar, à luz do pensamento complexo, o atual momento da urbanização. A complexidade se posiciona como protagonista não apenas para compreender as transformações cotidianas nas cidades e, por consequência, nos estudos urbanos. Ela faz emergir um necessário avanço sobre as barreiras e fronteiras que separaram a geografia (ciências sociais) das ciências naturais e exatas desde o século XVIII.

1.2.1 Urbanização no Paraná: um breve histórico

Diante da complexidade de se analisar, à luz da geografia, o processo de ocupação do território brasileiro, suas configurações urbanas e as relações com o meio físico e antropológico, recorre-se neste texto à observação multiescalar da urbanização paranaense. Certamente, o seu modelo de cidades e o processo de urbanização acompanham as interpretações recorrentes e abordadas anteriormente sobre o processo brasileiro, porém preserva suas particularidades que escapam de um paradigma simplificador. Portanto, a discussão que se segue traz elementos da ocupação urbana no Paraná com foco no norte do estado e a história na sua forma linear de compreensão.

Para Moreira (2005), a presença dos bandeirantes, a catequese jesuítica e a expansão do gado são os três principais vetores na formação espacial brasileira. Com suas particularidades, essas expedições depredatórias-“civilizatórias” comandadas pela Metrópole (Portugal) estabeleceram a matriz espacial do país, consolidando-se no século XVIII. Na porção sul, o movimento bandeirante proporcionou ampliação considerável do domínio português, apesar das restrições presentes no Tratado de Tordesilhas (MOREIRA, 2014). Enquanto parte de Laguna, no litoral de Santa Catarina, passava por domínio dos bandeirantes, os jesuítas aprisionavam em meados de 1610 a população de índios guaranis que viviam bacia do Paraná (atual Rio Grande do Sul).

Após um período de acumulação, os agentes produtores do espaço “urbano” pretérito, basicamente as oligarquias locais que importavam certos costumes da Metrópole, passam a dividir o controle da máquina estatal com os comerciantes. Do período monárquico para a República, esses atores protagonizaram o contorno da

geografia política e urbana brasileira. Merece destaque nessa formação espacial, o papel da atividade mineradora que, conforme aponta Moreira (2014, p. 291), “é um momento histórico da Colônia de natureza essencialmente urbana”.

A extração do ouro em Paranaguá, no Paraná, foi decisiva para a elevação da localidade, em 1841, de vila à cidade. Isso porque a atividade mineradora promoveu uma divisão social e territorial do trabalho nova na colônia: a cooperação entre os trabalhadores e o tratamento produtivo com vistas à exportação da matéria-prima configurou relações para além daquelas senhoris tão presentes na agricultura. No caso paranaense, a chegada de Gabriel de Lara, em 1617, pode ser considerado o marco da gênese espacial do estado.

Com parte das riquezas oriundas do ciclo do ouro, Paranaguá abriga o seu primeiro porto, às margens do Rio Itiberê (CANEPARO, 2000). A exploração do espaço conhecido hoje como Paraná permanece quase que estagnada, até pelo menos meados do início do século XIX quando Curitiba é eleita capital da província, e o território emancipa-se de São Paulo.

Apenas no final do século XIX, a Catedral Metropolitana de Curitiba é construída. Ao adentrar o século XX, em especial a partir dos anos de 1930, expedições de colonizadores ingleses no Brasil se intensificam no norte do Paraná, privilegiado pela geomorfologia. A estruturação de vilas e a divisão fundiária propiciou a cultura de café e promoveu um fluxo populacional considerável, com reflexos diretos na configuração territorial do estado. O total de habitantes no Paraná somava, em 1920, 685.711 habitantes e, 20 anos depois, ultrapassando 1 milhão de habitantes (SIDRA, 2014). A figura 1 apresenta a fragmentação territorial do estado com a evolução da criação dos municípios enquanto o GRÁFICO 1 expõe a população residente nos períodos selecionados no século XX.

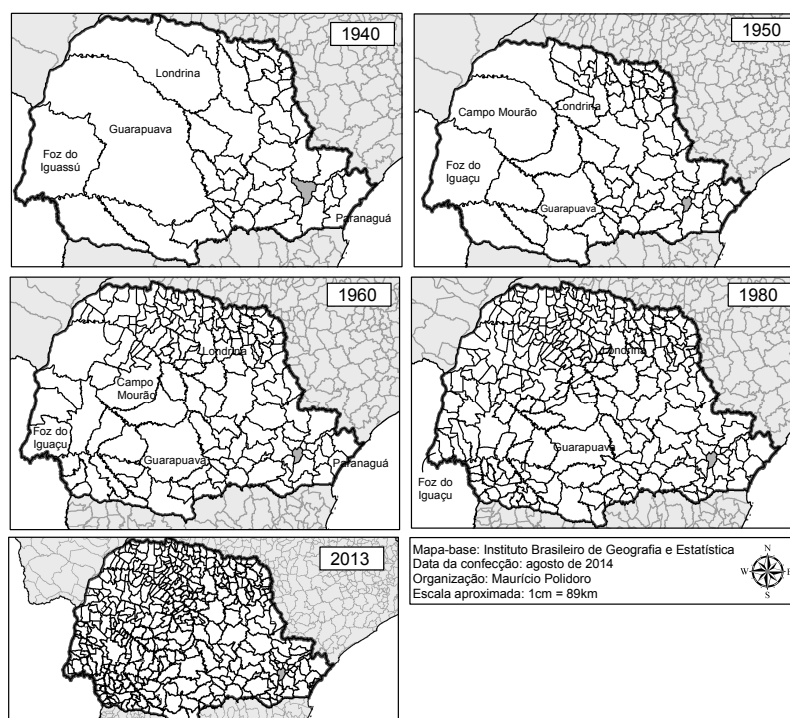


FIGURA 1 - EVOLUÇÃO DOS LIMITES TERRITORIAIS DO PARANÁ
 FONTE: IBGE. Adaptado e organizado pelo autor (2014)

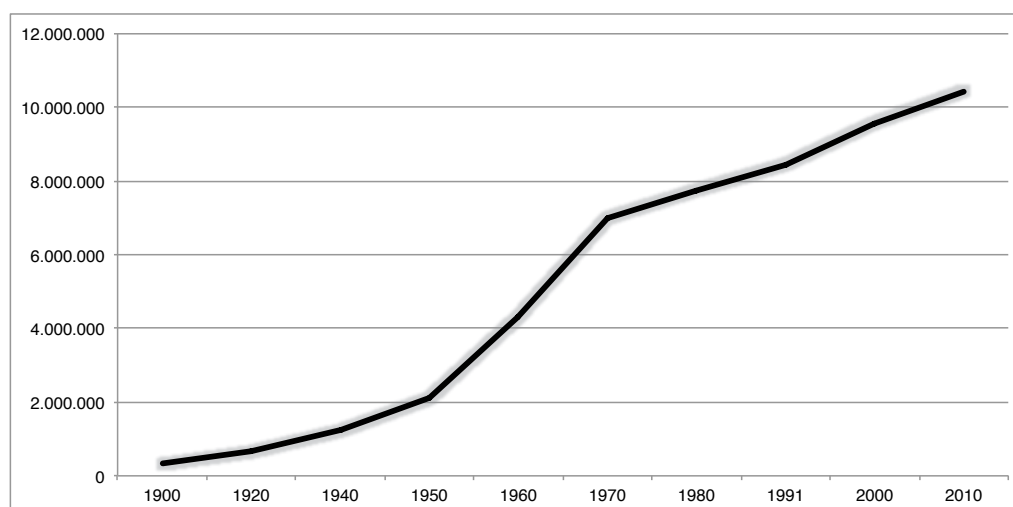


GRÁFICO 1 - POPULAÇÃO RESIDENTE NO PARANÁ NOS SÉCULOS XX E XXI.
 FONTE: SIDRA/IBGE. Organizado pelo autor (2014).

Ferreira (1986) ressalta a importância dos fluxos migratórios que se sucederam até o final dos anos 1960 no Paraná. Com um desempenho produtivo relevante e sua íntima ligação com o estado de São Paulo no fornecimento da matéria-prima, o norte paranaense teve um ritmo de crescimento populacional e, consequentemente, urbano. Isso se intensifica após os anos 1960 com o surgimento da agroindústria, protagonizados sobretudo por Londrina e Maringá. Curitiba,

todavia, permanece como sede administrativa e do poder estadual. Em 1952, Bonini (2008, p. 11) afirma que essa situação é fortalecida com a imposição de um planejamento urbano e obras públicas como Palácio do Governo, Residência do Governador, Palácio da Justiça, Tribunal de Júri, Tribunal Eleitoral, Edifício das Secretarias, Plenário e Comissões da Assembleia, Teatro Guaíra, Biblioteca Pública, Colégio Tiradentes, avenidas de acesso ao Centro Cívico, Praça do Centenário e Monumento do Centenário, edifícios para sediar o Legislativo.

O estado do Paraná posiciona-se como importante agente no planejamento e gestão do território. Enquanto a região norte dedicava-se, em meados da década de 1960, a pensar diversos projetos de implementação de infraestrutura em direção à São Paulo, Curitiba executava o Plano Agache na emergência de um planejamento urbano tecnocrático. Teve um papel importante a Companhia de Desenvolvimento do Paraná – CODEPAR na implementação da Cidade Industrial de Curitiba - CIC. O norte do estado dedicava-se, assim, para o surgimento e consolidação de uma agroindústria, enquanto a capital diversificava sua produção, a exemplo da indústria metalomecânica.

Em concomitância, o franco processo de mecanização do campo provocou o esgotamento dos recursos naturais em algumas regiões do Paraná – como o noroeste, vítima da degradação do solo – com implicações na estrutura fundiária e demográfica. A urbanização passa a ser uma realidade abrupta. Ferreira (1986) analisa que a erradicação de cafeeiros financiada pelo governo do estado, a implantação do Estatuto do Trabalhador Rural (1963) e o aumento da produção de soja agravaram o cenário.

Com a mecanização e expansão da produção dos grãos, cerca de 226 mil trabalhadores rurais perderam seus empregos (FERREIRA, 1986, p. 114). A dinâmica demográfica do Paraná continuou em ritmo acelerado, como indica o GRÁFICO 1, pois a população de 2.115.547 em 1950 passou para 6.997.682 apenas 20 anos depois. As cidades tornam-se, assim, o principal destino dessa população, conforme demonstra o GRÁFICO 2.

Com a transição de uma economia agrícola para a industrial, a emergência de regiões mais dinâmicas, aumento populacional e intensificação das relações sociais, a realidade paranaense tornou-se mais urbana. Para além da capital e os dois principais polos ao norte, novas aglomerações começam a se destacar – como Ponta Grossa e Foz do Iguaçu. A instalação da Usina Hidrelétrica de Itaipu durante o

governo militar e um incipiente dinamismo econômico fez com que a dinâmica urbana tomasse novo corpo na fronteira com o Paraguai.

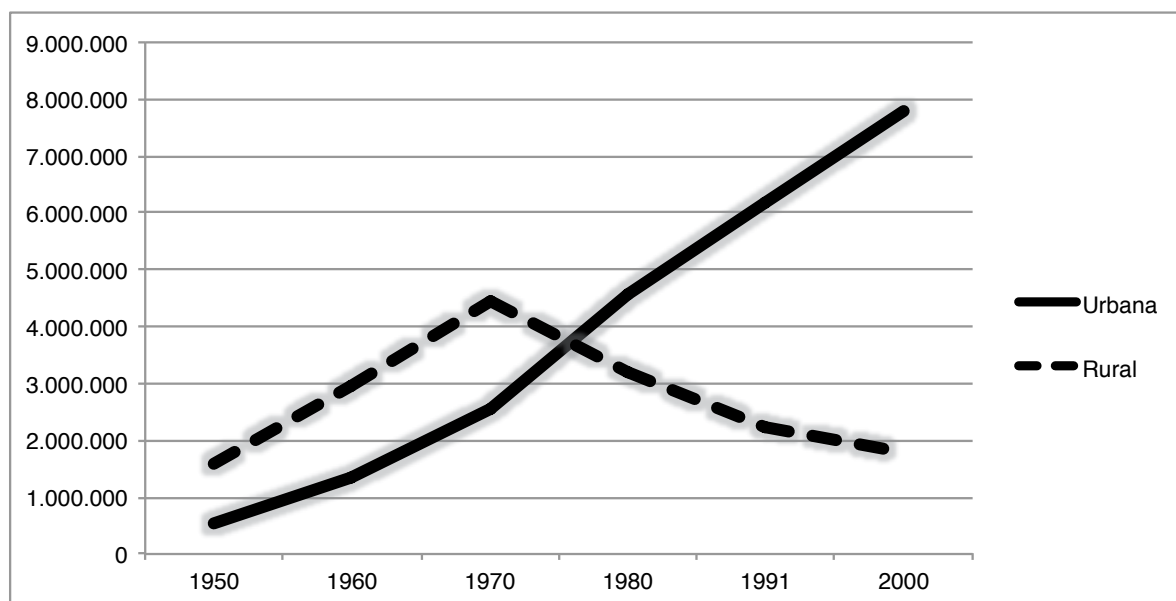


GRÁFICO 2 - POPULAÇÃO RESIDENTE NAS ÁREAS URBANA E RURAL NO PARANÁ NO SÉCULO XX.

FONTE: SIDRA/IBGE. Organizado pelo autor (2014).

O avanço dos anos 1990 não interrompeu o aprumado esvaziamento das áreas rurais. A industrialização acentuou-se continuamente fora do limite político-administrativo de Curitiba, que passa a se destacar como uma cidade para além do domínio político e cultural no estado. São José dos Pinhais, limítrofe a capital, protagoniza relevância econômica bem como Paranaguá, Cascavel, Guarapuava, Toledo e Telêmaco Borba. Essas espacialidades confirmam a concentração de riqueza, desigualdades e atividades econômicas, estabelecendo-se como as mais urbanizadas do estado (MOURA, 2004). Ainda, de acordo com Magalhães & Cintra (2010) o estado sofreu um

intenso processo de declínio da fecundidade que vem ocorrendo em todas as regiões do país, em todos os segmentos sociais, com repercussões substanciais sobre a pirâmide etária das distintas populações no sentido de uma redução acelerada dos segmentos etários infantojuvenis, em contrapartida a um aumento expressivo da população adulta e, principalmente, da idosa. (MAGALHÃES & CINTRA, 2010, p. 4)

O quadro apontado indica para a complexidade do atual estágio da urbanização, que extrapola os limites dos municípios, manifestando-se de forma regional. Resgatar o conceito de região, clássico na geografia, é mister para

compreender as transformações que têm ocorrido não apenas no Paraná, mas no Brasil na sua totalidade, de maneira multiescalar.

1.3 DINÂMICA URBANA EXTRA-MUROS: COMPLEXIDADE PARA ALÉM DAS METRÓPOLES

Para Carvalho (2002), Emmanuel Kant foi o primeiro geógrafo a utilizar o conceito de região para compreender o espaço geográfico. Precursor na fragmentação da disciplina (dissociou a natureza do espaço da geografia e matemática), o autor associou a região à história dos homens. Já no âmbito moderno, Santos (1959a, 1959b) demonstrou a preocupação de situar a cidade no contexto da região, impulsionada pelas teorias europeias de redes urbanas, em especial de Christaller, com forte influência dos geógrafos físicos, como indica o trabalho de Milton Santos no final da década de 1950 sobre a rede urbana baiana, auxiliado por Tricart¹⁸. Embora o contexto da obra de Milton Santos expresse o momento clássico que a geografia passava à época, Lencioni (2009) afirma que:

Embora várias disciplinas se debrucem sobre o tema região, é no âmbito da Geografia que se encontram as bases e o desenvolvimento de conceitos ou noções relativos à região. É no âmbito da geografia que se constrói e se discute o que seria a região e a Geografia Regional. (LENCIONI, 2009, p. 22).

A região tem sido utilizada em inúmeros estudos, com efeito, a sociologia tem se apoderado do conceito, sobretudo para compreender os efeitos da globalização na (re)construção das relações sociais nas cidades – em especial nas metrópoles - (SCOTT *et. al.*, 2001; SASSEN, 2007; SASSEN, 2010; BRENNER, 2010; MAGALHÃES, 2008; COBOS, 2010; BENKO, 2002). Lencioni (2009) lembra que o conceito de região esteve sempre ligado à perspectiva geográfica, apesar de se constituir, ainda hoje, em uma noção problemática.

Na perspectiva histórica, Johnston (1986) aponta que os estudos sobre

¹⁸ TRICART, J.; SANTOS, M.; SILVA, T. C.; CARVALHO, A. **Estudos de Geografia da Bahia**. Salvador: Livraria Progresso, 1958.
TRICART, J. **As zonas morfoclimáticas do Nordeste**. Salvador: Livraria Progresso, 1958.

região partiram da noção de *pays* proposta por Vidal de La Blache. Essas eram conhecidas por áreas delimitadas a partir das características dos “gêneros de vida”, um conjunto articulado de atividades que, cristalizado pela influência dos costumes, expressaria as formas de adaptação dos grupos humanos aos desafios impostos pelo meio geográfico (SORRE apud ANDRADE, 2008, p. 12).

Para Hartshorne (1978), a região seria:

uma área de localização específica, de certo modo distinta de outras áreas, estendendo-se até onde alcance essa distinção. A natureza da distinção é determinada pelo pesquisador que emprega o termo. Se não for explicitamente enunciada, deve ser inserida no contexto. (HARTSHORNE, 1978, p. 138).

Haesbaert (2010) pondera acerca das múltiplas conceituações de região na geografia como reflexo das influências de correntes científicas que percorreram essa ciência da sua gênese aos períodos atuais. Dessa forma, o supracitado autor aponta que, pela corrente marxista, por exemplo, pregava-se o fim da região, diante das ondas homogeneizantes provocadas pelo sistema econômico mundial. Haesbaert (2010) considera que

o reconhecimento da região – ou da “condição regional”- não se dá como um simples artifício metodológico criado pelo pesquisador, mas efetivamente se reconhece sua construção a partir de práticas sociais específicas – no caso, a identidade cultural e uma certa representatividade política (na defesa explícita de interesses – notadamente econômicos – vinculados ao espaço regional), configurando de certa forma aquilo que, baseados em Gramsci, denominamos bloco regional ou bloco histórico-regional. (HAESBAERT, 2010, p. 53).

Para o autor, o conceito estaria ligado às relações sociais. A região adentraria no campo epistemológico, “como um procedimento operacional ou instrumento de análise proposto pelo pesquisador, seja numa perspectiva mais realista ou de forma mais nuançada” (HAESBAERT, 2010, p. 91).

Corrêa (1987), no contexto da geografia crítica, se aproxima do conceito de região indicando-a como:

uma entidade concreta, resultado de múltiplas determinações, ou seja, da efetivação dos mecanismos de regionalização sobre um quadro territorial já previamente ocupado, caracterizado por uma natureza já transformada, heranças culturais e materiais e determinada estrutura social e seus conflitos. A região assim definida assemelha-se em vários aspectos à vidaliana, podendo em muitos casos ser idêntica nos seus limites.

Conceitualmente, no entanto, não é a mesma região, pois as diferenças vistas são numerosas. Ela não tem nada da preconizada harmonia, não é única no sentido vidaliano ou hartshorniano, mas particular, ou seja, é a especificação de uma totalidade da qual faz parte através de uma articulação que é ao mesmo tempo funcional e espacial. Ou, em outras palavras, é a realização de um processo geral, universal, em um quadro territorial menor, onde se combinam o geral - o modo dominante de produção, o capitalismo, elemento uniformizador - e o particular - as determinações já efetivadas, elemento de diferenciação. (CORREA, 1987, p. 46).

Alguns geógrafos marxistas creditaram o fim da região à emergência da globalização e seu potencial homogeneizador das relações sociais e das articulações econômicas em múltiplas escalas, a noção de continuidade espacial das redes (conceito esse que surge como contraposição à região). Ao invés da região, a aplicação do conceito de lugar, seria mais coerente às condições impostas pela pós-modernidade.

Jones e Woods (2013) fizeram severas críticas aos geógrafos influenciados pelo “novo regionalismo” que tomou corpo após a onda de reestruturação econômica e espacial no período neoliberal pós-1980. Para esses autores, o “retorno à localidade” é essencial para se pensar sobre as regiões, a sociedade e as mudanças espaciais recentes. Os autores afirmam que:

concepts such as ‘region’ and ‘place’ have been resurrected and reinvigorated by the injection of new theoretical perspectives, ‘locality’ has been largely neglected. Yet, it is argued here that locality still has potential as an explanatory tool to analyze dynamics and contexts that are not adequately captured by ‘region’ or ‘place’. In short, locality still matters; it is tasty and good for you. (JONES; WOODS, 2013, p. 39).¹⁹

Aproximando-se de Massey (2011), Jones e Woods (2013) reconhecem que o conceito de “localidade” pode ser relacionado ao de “espaço”, mesmo quando os limites que o definem possam ser nebulosos. A localidade pode ser encarada como um conceito multifacetado, dinâmico e detentor de entidades que se modificam a depender do ponto de vista.

Santos (2006) aponta a localidade em oposição à globalidade, ainda que as duas possam confundir-se. Segundo o autor, é no “lugar” que se dá a essência e

¹⁹ Conceitos como “região” e “lugar” foram ressuscitados e revigorados pela injeção de novas perspectivas teóricas; “localidade” tem sido amplamente negligenciado. No entanto, argumenta-se aqui que a localidade ainda tem potencial como uma ferramenta explicativa para analisar a dinâmica e contextos que não são adequadamente captados por “região” ou “lugar”. Em suma, a localidade ainda é importante; é saboroso e bom para você. (tradução nossa).

existência do mundo:

A localidade se opõe à globalidade, mas também se confunde com ela. O Mundo, todavia, é nosso estranho. Entretanto se, pela sua essência, ele pode esconder-se, não pode fazê-lo pela sua existência, que se dá nos lugares. No lugar, nosso Próximo, se superpõem, dialeticamente, o eixo das sucessões, que transmite os tempos externos das escalas superiores e o eixo dos tempos internos, que é o eixo das coexistências, onde tudo se funde, enlaçando, definitivamente, as noções e as realidades de espaço e de tempo. (SANTOS, 2006, p. 218).

O mundo encontra-se em toda a parte e cada lugar tem a sua individualidade (SANTOS, 2006). Na mesma obra, esse movimento é denominado por Georges Benko de “glocalidade”: a importância do lugar não exclui o tratamento especial que lhe deve ser dado, contextualizando-o na globalização.

A globalização²⁰, ainda que tenha a capacidade de estandardizar processos, relações e costumes nas diversas esferas da vida – social, econômica, política e cultural –, não apresenta a padronização como única característica. Foi responsável pela emergência de uma nova divisão internacional do trabalho na década de 1980, e gradualmente converteu atores na economia mundial por meio das transnacionais reconstruindo as escalas, os fluxos e processos no mundo. A globalização debruça-se na nova economia mundial e, para Sousa Santos (2011), é:

dominada pelo sistema financeiro e pelo investimento à escala global; processos de produção flexíveis e multilocais; baixos custos de transporte; revolução nas tecnologias de informação e de comunicação; desregulação das economias nacionais; preeminência das agências financeiras multilaterais; emergência de três grandes capitalismos transnacionais: o americano [...], o japonês [...] e o europeu [...]. (SOUSA SANTOS, 2011, p. 29).

No tocante à intensidade desses eventos, a globalização tende a se manifestar de forma diferenciada no sistema mundial, dependendo do posicionamento de cada país na economia-mundo. A inserção da América Latina nesse sistema mundial da economia exposto por Boaventura de Sousa Santos se dá a partir da década de 1960 com a implementação do Consenso de Washington que previu: disciplina fiscal, priorização do gasto em saúde e educação, realização de

²⁰ Ianni (1998) utiliza a mundialização, planetarização e transnacionalização como conceito análogo à globalização. IANNI, Octavio. As ciências sociais na época da globalização. **Rev. bras. Ci. Soc.** [online]. vol.13, n.37, pp. 33-41. 1998.

reforma tributária, estabelecimento de taxas de juros positiva, apreciação e fixação do câmbio para torná-lo competitivo, desmonte das barreiras tarifárias e paratarifárias, abertura à inversão estrangeira, privatização das empresas públicas, ampla desregulamentação da economia e proteção à propriedade privada (MARTINS, 2011). A implementação e os movimentos dela oriundos não se guiaram de forma homogênea e linear e contemplou a América Latina a partir do capitalismo estadunidense. Isso permitiu o acirramento das desigualdades no Brasil, sobretudo das diferenciações espaciais, uma vez que a globalização penetrou o país de forma desigual.

Ao mesmo tempo que algumas práticas se homogeneízam, a diferenciação surge por outro lado num movimento dialético. As atividades de alta tecnicidade e as funções direcionais, por exemplo, são reservadas às regiões centrais, enquanto as tarefas repetitivas, pouco qualificadas e que requerem considerável mão-de-obra são relegadas à periferia (BENKO, 1998). Esse movimento ocorre de forma multiescalar, ou seja, se constitui na divisão internacional e espacial do trabalho, bem como na (re)estruturação das regiões na escala nacional.

Essa configuração apontada por Georges Benko desenvolveu-se gradativamente no Brasil na constituição das grandes e médias cidades como sedes das funções terciárias. As periferias mais distantes passaram a ser sede das indústrias, como mostra claramente o caso da desconcentração industrial de São Paulo para o interior na segunda metade do século XX (LENCIONI, 2006; SAMPAIO, 2009).

Sob a égide da reestruturação produtiva do final do século XX, essa desconcentração industrial paulista deu-se paulatinamente com a emergência de outras centralidades que envolveu tanto a industrialização de algumas capitais no norte e nordeste brasileiro como a constituição de uma rede urbana mais complexa no sul e sudeste, considerando a forte influência paulista no âmbito nacional. Com o contexto de explosão demográfica, não exclusivo do Brasil, as cidades latino-americanas²¹ começaram a se transformar diante dessa nova conjuntura imposta pela globalização.

²¹ No México, Nicolas (1999) comenta que o descobrimento das jazidas de petróleo na década de 1970 e o efêmero sonho de desenvolvimento cedeu lugar à crise e soluções de Washington, reconfigurando as espacialidades. Processo semelhante de desconcentração industrial e surgimento de novas centralidades foi identificado em Buenos Aires por Ciccolella (1999).

As transformações urbanas da escala municipal para a regional tem longa data de abordagem na geografia. No início do século XX Patrick Geddes tecia observações sobre o futuro das cidades, de caráter multiescalar. Scott, Agnew, Soja e Storper (2001) também dedicaram-se a ler as transformações espaciais à luz da globalização e trazem a cidade-região como uma nova unidade territorial. Magalhães (2008) escolhe o termo cidade-região a partir de Scott *et. al.* (2001):

Procura-se aqui uma definição distinta, voltada para o entendimento dos processos socioespaciais contemporâneos de extensão do tecido metropolitano por espaços regionais mais amplos que a metrópole propriamente dita, mas que passam a se integrar num nexo comum do ponto de vista da organização da produção industrial. A cidade-região aqui tratada se aproxima daquela trabalhada por Lencioni (2000, 2003, 2004), cujos estudos acerca dos processos de reestruturação produtiva e reconfiguração territorial em torno da área metropolitana de São Paulo tratada em escala regional são referência fundamental nas interpretações buscadas neste texto. (MAGALHÃES, 2008, p. 9).

Magalhães (2008) remete à Lencioni (2005) que discute os processos espaciais recentes à luz da reestruturação produtiva em metrópoles. Para Lencioni (2005), a cidade-região está estritamente relacionada ao processo de metropolização, uma vez que:

pensar a metrópole, a região metropolitana ou o entorno metropolitano é pensar uma região. Mesmo examinando apenas a metrópole, o espectro da região aparece, porque ela em si, não é mais uma cidade isolada, mas uma cidade-região. Uma cidade-região que não se definiu por um planejamento, mas uma cidade que assim se definiu por um processo, por uma lógica histórica que desafia a compreensão de sua dinâmica e, até mesmo, o planejamento urbano. [...] Essa cidade-região, como uma forma nova do processo de urbanização, é, vale repetir, um produto associado à reestruturação produtiva. Essa cidade-região está relacionada ao processo de metropolização do espaço, processo esse que imprime características metropolitanas aos territórios. Esse processo de metropolização significou não só homogeneização das condições gerais de produção necessárias à reestruturação produtiva, como discutimos, mas representou, também, alterações nas funções urbanas das cidades e nas relações entre elas, agora mais integradas entre si e mais fortemente vinculadas à cidade de São Paulo. Mas, também esse processo de metropolização significou um desenvolvimento acentuado da segregação nas cidades da região, fazendo contrastar mais fortemente, a produção de bairros elitizados ao lado do crescimento de favelas. (LENCIONI, 2005, p. 7).

Embora ambos autores expressem suas reflexões a partir das regiões metropolitanas brasileiras, o conceito de cidade-região global proposto por Scott *et.*

al. (2001) não se refere exclusivamente a essa espacialidade. Para eles, a cidade-região global seria o *locus* de estruturas industriais concentradas, especialmente de tecnologia que, de forma articulada na escala global, constituem-se como nós na economia mundial. Dado esse caráter global, as cidades-região possuem tendências à aglomeração e metropolização, além de possuírem caráter policêntrico.

Sassen (2007) ressalta que, embora a mudança na escala de análise da cidade para a região implique em outra percepção sobre questões de poder e das desigualdades, a adoção da região como escala de análise possibilita a representação de um

corte transversal de las actividades económicas de un país que la escala de la ciudad. Por ejemplo, es probable que incluya como variables clave a la manufactura y a un conjunto de sectores eco- nómicos estandarizados que se encuentran en el corazón de la economía nacional. Esto a su vez trae consigo una manifestación más benigna de la globalización. (SASSEN, 2007, p. 14).²²

Moura (2009; 2012) desloca a análise do urbano ao regional propondo o conceito de arranjos urbano-regionais. Em estudo aplicado a Curitiba, autora delimita o arranjo pelas

lógicas determinadas por escolhas de localização do capital, em suas muitas vertentes. O resultado morfológico também é definidor de diferenças, e o que peculiariza os arranjos urbano-regionais é a desmesurada expansão física de suas aglomerações urbanas, aglutinando-se umas às outras, incitando limites mutantes; a distribuição funcional seletiva das atividades econômicas, com o setor terciário avançado privilegiando centralidades, a indústria e outras atividades de comércio e serviços sendo alocadas ao longo dos eixos de comunicações, e as atividades menos rentáveis ou relativamente degradantes, relegadas às periferias. A extensão desses arranjos se faz acompanhar pela expansão física das ocupações, condicionada pelo mercado imobiliário, que incita a seletividade socioespacial no processo de apropriação e ocupação do solo, com periferização da pobreza e ampliação horizontal da área física ocupada. Esse processo reforça a dissociação entre a localização da moradia e do trabalho, dando margem ao aumento dos deslocamentos de pessoas e mercadorias. Nesse movimento, tornam-se evidentes as diferenças entre os municípios e, internamente, entre porções dos municípios. (MOURA, 2009, p. 16).

²² Corte transversal das atividades econômicas de um país do que a escala da cidade. Por exemplo, é provável que incluam variáveis fundamentais com fabricação de manufaturados e um conjunto de setores padronizados que estão no centro da economia nacional. Por sua vez, traz uma manifestação mais benigna da globalização. (tradução nossa)

A partir dessa situação, pode-se considerar que os chamados arranjos urbano-regionais englobam algumas regiões, aglomerações e até mesmo áreas metropolitanas, pois os arranjos urbano-regionais

são unidades concentradoras de população, com relevância econômico-social e infraestrutura científico-tecnológica, com elevada densidade urbana, forte articulação regional e extrema complexidade, devido à multiplicidade de luxos multidirecionais de pessoas, mercadorias, conhecimento e de relações de poder que perpassam seu interior, participando de modo mais integrado, nos âmbitos estadual, nacional e internacional, como principais elos de inserção nos estágios mais avançados da divisão social do trabalho. Caracterizam-se, fundamentalmente, pela multiplicidade escalar, que é elemento ao mesmo tempo potencial e complexo para o desempenho de ações articuladas, práticas de cooperação e união na busca do desenvolvimento e da solução de problemas comuns. [...] Morfologicamente, esses arranjos absorvem em uma unidade espacial, contínua ou descontínua, centros urbanos e suas áreas intersticiais urbanas e rurais, estreitando relações e dividindo funções com aglomerações vizinhas, alcançando uma escala urbana mais complexa e uma abrangência regional. Sua gênese e processo de expansão advêm tanto da busca por localizações de melhor acessibilidade à atividade econômica quanto da periferação da pobreza urbana, impingida pela lógica do mercado imobiliário. (MOURA, 2012, p. 11-12).

Os arranjos urbano-regionais propostos por Moura (2009; 2012) remetem a características intrínsecas da urbanização brasileira, como a pobreza. Ainda, engloba os aspectos de ocupação contínua e descontínua de expansão do tecido urbano no entorno de redes de comunicação. Grosso modo, a proposta da supracitada autora busca abarcar a multidimensionalidade que a globalização provoca na escala intra-nacional. Ainda que a mundialização da economia estabeleça hierarquias, redes e nós urbano-regionais em nível global, há também uma diferenciação em cada um dos países alinhados ao sistema capitalista de produção – centrais e periféricos –resultantes da globalização mundial que, com efeito, produzem desigualdades espaciais nacionais de forma multiescalar.

Essas desigualdades intra-nacionais, como afirmado anteriormente, são visíveis não apenas nos países periféricos, onde talvez o fenômeno seja mais proeminente devido ao seu caráter histórico de formação, mas também nos países centrais, como indica o estudo de Reed (2002) sobre as áreas não metropolitanas do Canadá.

Por sua vez, essas desigualdades acirram o estabelecimento multiescalar de hierarquias e sustentam a complexidade da urbanização. Estudos de Brown, Catalano e Taylor (2002) sobre a inserção das cidades da América Central no fluxo

global de trocas – materiais e imateriais – apontam que, embora seja nas grandes cidades a concentração de grandes firmas globais e serviços especializados do terceiro setor, outras espacialidades sustentam parte das articulações das metrópoles internacionais.

A importância de compreender o atual estágio de urbanização de áreas não metropolitanas no mundo, bem como na construção de *nós* na rede urbana, parece obter menos atenção acadêmica do que aquela que se relaciona às grandes cidades. Do debate da cidade média à cidade intermédia (BELLET; LLOP, 1999a; 1999b; 2000; 2003; 2004), é relevante buscar entender a complexidade dessas espacialidades e suas interações multiescalares.

Nesse sentido, alguns trabalhos (CATALANO E TAYLOR, 2002; DERUDDER, TAYLOR, WITLOX e CATALANO, 2003) têm proposto critérios para mensurar e hierarquizar a inserção global das cidades a partir de alguns critérios (SASSEN 1991; 1994) tal como: firmas com serviços globais em 15 ou mais cidades (incluindo pelo menos uma em cada uma das regiões mais globalizadas do mundo: América do Norte, Europa Ocidental, Ásia do Pacífico). As áreas de atuação dessas firmas concentram-se em: contabilidade, publicidade e propaganda, bancos e finanças, advocacia e consultoria em gestão. O resultado dessa pesquisa proposta por Brown, Catalano e Taylor (2002) e Derudder, Taylor, Witlox e Catalano (2003) situam São Paulo como única cidade brasileira de *status* privilegiado no contexto da economia mundial, em comparação às cidades da América Latina e do grupo Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul (BRIC).

Embora apenas grandes cidades figurem na pesquisa supracitada, a complexidade da trama urbana nacional/internacional demanda o olhar para outras localidades. Na Espanha, um grupo de pesquisadores vinculados à Universidade de Lleida com apoio da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) e a União Internacional de Arquitetos (UIA) criaram, em 1997, o programa de Cidades Intermédias e Urbanização Mundial (CIMES). O objetivo era de desenvolver discussões, debates e produção acadêmica no campo das cidades intermédias no contexto da urbanização global.

Para Sanfeliu e Torné (2004), as cidades intermédias não podem ser definidas apenas pelo critério demográfico. Dessa forma, o importante é o papel e a função que a cidade desenvolve num território mais ou menos imediato (SANFELIU; TORNÉ, 2004). Ainda, para os autores, a influência e a relação que a cidade

intermédia exerce – de intermediação – pode ser mensurada pelos fluxos e relações que se configura com o exterior. São também características:

- Centros de bens e serviços, mais ou menos especializados, para a população do mesmo município e de outros (assentamentos urbanos e rurais), mais ou menos próximos, sobre os quais exerce influência;
- Centros de interação social, econômica e cultural;
- Centros ligados a redes de infraestrutura que conecta as redes locais, regionais, nacionais e, inclusive, algumas vezes, acesso às redes internacionais – no caso das cidades localizadas na periferia metropolitana;
- Centros que acomodam os níveis da administração do governo local e regional por meio dos quais canalizam as demandas e as necessidades de amplos segmentos da população.

Assumindo o caráter genérico dos atributos das cidades intermédias, Sanfeliu e Torné (2004) complementam as características dessa espacialidade:

- Sistemas mais equilibrados e sustentáveis (devido à escala);
- Centros mais facilmente governáveis, *gestionáveis* e controláveis já que permitem, a princípio, uma maior participação da população na gestão da cidade;
- Assentamentos mais humanos, ajudando a população a criar identidade com a cidade (isso pode ser mais difícil quando a cidade média ou intermédia estiver no raio de influência metropolitana);
- Não há problemas ambientais como nas metrópoles;
- Tem menos conflitos sociais;
- Menor diversidade social e cultural;
- Menor competitividade em comparação com a metrópole, que tende a concentrar as funções superiores do sistema;
- Maior dificuldade de acesso aos principais fluxos de informação e de capital.

Partindo de Dematteis (1991), Sanfeliu e Torné (2004) afirmam que as

cidades intermédias se localizam abaixo do centro de decisão na hierarquia urbana estabelecida e encabeçada pelas metrópoles. No tocante à estrutura urbana: 1) o setor terciário reuniria algo entre 50% a 60% do total da população ocupada; 2) haveria um hospital geral, no mínimo. Os autores não prosseguem com outros atributos para identificar as cidades intermédias, tampouco abordam temas como os deslocamento pendulares, embora analisem, simultaneamente, a cidade intermédia no contexto regional.

Na América Latina, os esforços para compreender as dinâmicas de espaços não metropolitanos são observados no grupo de pesquisa ReCiMe – Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias²³, sediado na Universidade Estadual Paulista em Presidente Prudente. Sposito e Elias (2010) apontam que a pesquisa sobre as cidades médias brasileiras no âmbito do referido grupo concentram-se nas seguintes variáveis:

- *atividades econômicas representativas da atuação dos novos agentes econômicos* – grandes redes de supermercados e hipermercados; equipamentos industriais e/ou tecnologia avançada; serviços de saúde especializados, ensino superior com destaque para pós-graduação; empresas associadas à agricultura científica e agronegócio; rede bancária e financeira; empresas de consultoria; redes e filiais de venda de eletrodomésticos e eletrônicos; empresas do setor imobiliário;
- *dinâmica populacional e mercado de trabalho* - evolução da população urbana e rural; migração; distribuição do emprego formal segundo os setores da economia, evolução da população economicamente ativa, evolução do Índice de Desenvolvimento Humano;
- *equipamentos e infraestruturas* – *shopping centers*; aeroportos; terminais intermodais; rodovias de acesso; hotéis de alto padrão; distritos industriais modernos; espaços fixos e transitórios para a realização de eventos;
- *condições de moradia* – favelas e áreas de risco; loteamentos irregulares e clandestinos; programas habitacionais de interesse social públicos e não governamentais; loteamentos e condomínios fechados;

²³ Sposito (2010) e que o uso de “cidades médias” e não “intermédias” como o comumente utilizado na literatura internacional deve-se à aceitação do primeiro sobre o segundo nas obras de língua brasileira.

intervenções do mercado imobiliário de locação; déficit habitacional; condições inadequadas de moradia; interfaces entre a questão habitacional e conflitos de uso de solo; políticas públicas habitacionais entre os entes da federação; instrumentos de gestão do solo; processos de planejamento urbano e habitacional.

Na leitura de Damiani (2006) a partir de Santos (1978), a condição tecnológica e de avanço nas estruturas de comunicação que ocasionou a desconcentração industrial na segunda metade do século XX impulsionou as chamadas “cidades médias” para uma função “intermediária”. A criação de infraestruturas materiais e sociais para respaldar a atividade econômica (re)define o papel das cidades e produz uma espécie de “ente regional” (DAMIANI, 2006).

Nota-se que essas espacialidades têm engendrado *nós* na rede urbana nacional e internacional inserindo-se na dinâmica global por meio de empréstimos a organismos internacionais, localização de redes de comércio e serviços, relações comerciais e institucionais internacionais traduzindo a materialidade do fenômeno da urbanização. Essa complexidade se alimenta ainda das subjetivações dos sujeitos que permeiam essa trama.

São diversos os esforços acadêmicos, como apontado, em compreender a natureza do fenômeno urbano na atualidade, de caráter estritamente regional. Diante da complexidade em que tais fenômenos se desenvolvem, típica da natureza do processo de urbanização, que denominou-se aqui de arranjos espaciais, o surgimento dos conceitos e terminologias para abarcar a realidade são igualmente numerosos. No caso de Londrina e Maringá, este panorama materializa-se na contenção de múltiplas características, das cidades-região às cidades intermédias (ou cidades médias), contornando a complexidade do fenômeno, de caráter regional e de relações multiescalares. Por localizarem-se nesse interstício das abordagens teóricas aqui apresentadas, compreender a dinâmica espacial escalares de Londrina e Maringá na rede urbana nacional é desafiador.

No próximo item busca-se resgatar alguns desses conceitos para elucidar o argumento apresentado.

1.3.1 Morfologias urbanas: formas e processos

O avanço da urbanização tem tomado diferentes formas e processos por

onde ocorre, a partir das inter-relações entre os agentes que produzem o espaço urbano e regional. Assim, as morfologias têm se desenhado de maneira mais nebulosa e particular nas diferentes cidades do mundo. Ainda que as particularidades sejam especialmente identificadas, alguns padrões e semelhanças, típicas do fenômeno urbano no atual espaço-tempo, reproduzem-se e contornam a complexa trama das cidades.

Lefebvre (2008) lembra, à luz da realidade dos países de industrialização avançada, que o fenômeno urbano se estende por uma vastidão cada vez maior no território, atravessando os limites previamente definidos. Essa ocupação se segue a partir das diferenciações locais e pela ampliação da divisão técnica e social do trabalho para as regiões, aglomerações e cidades. Para o autor, o tecido urbano dá suporte ao modo de viver, ou seja, à sociedade urbana. Além da base, o sistema de objetos e valores de um grupo social contribui para a transformação e ocupação do espaço.

Para Carlos (2007), a morfologia urbana desnuda a materialização das relações sociais no espaço a partir do tempo. Para a autora:

Na morfologia encontramos as marcas daquilo que resiste e daquilo que traz a marca da transformação, marcas de mudanças, mais ou menos radicais feitas pelas operações cirúrgicas do planejamento funcionalista, que visa à realização da acumulação continuada. Uma sincronia quebrada por rupturas que aparecem nas formas nas quais se manifestam as mais diversas estratégias dos agentes que produzem a cidade – voltadas à reprodução das frações do capital. Nesse patamar, se entrevê as articulações entre os tempos lentos/rápidos/ efêmeros que mediam as relações na metrópole, enquanto no espaço e se lê a continuidade/descontinuidade, processos que denunciam as rupturas. (CARLOS, 2007, p. 55).

Com as inovações tecnológicas oriundas do século XX, parte considerável das áreas urbanas, sobretudo as localizadas nos países de industrialização avançada, observaram novas formas de deslocamento, de comunicação e relações sociais. Oriundas do advento dos transportes rápidos (ferrovias, trens de alta velocidade, metrô, autobus, aviões) e da internet (conexão por rede, *wi-fi* e *li-fi*), algumas atividades passaram a se localizar em áreas periféricas, distantes dos tradicionais *central business district* (CBD), levando consigo os agentes imobiliários em novas dinâmicas do mercado.

Uma vez que a disponibilidade dessas infraestruturas não se restringe aos

limites político-administrativos dos municípios, a morfologia urbana passa a configurar-se de maneira multiescalar, intensificando as dinâmicas e os fluxos materiais e imateriais.

Para Capel (2003), as morfologias das metrópoles são marcadas pelo crescimento contínuo e extensão até a periferia. Tem-se a substituição do modelo tradicional de crescimento circular no sentido centro-periferia, ou seja, um modelo monocêntrico para um policêntrico; nesse cenário, a rede de transportes apresenta papel importante. O autor utiliza-se dos termos dispersão urbana, *urban sprawl*²⁴ e cidade dispersa para definir essas formas. Ainda de acordo com o supramencionado autor, essas terminologias referem-se a áreas urbanas com limites difíceis de se traçar devido à sua dinâmica de mudanças.

Por outro lado, Reis Filho (2006) diferencia dispersão, entendida como descontinuidade das áreas edificadas, e difusão como o modo de vida metropolitano. Na compreensão de Indovina (1990) sobre o tema, a *cidade difusa* estaria relacionada mais às características funcionais do que propriamente aos aspectos morfológicos. O autor traz o conceito da *cidade difusa* (INDOVINA, 1990) em que afirma a respeito dos aspectos físicos, que esse fenômeno ocorre de forma reticular, graças à disponibilidade da infraestrutura de comunicação, perpassando desde áreas metropolitanas até cidades médias e pequenas, numa análise a partir da região do Vêneto, no norte da Itália.

Dematteis (1998) aproxima-se a Indovina (1990) ao compreender o fenômeno a partir da Itália. Considera que a dinâmica ocorre independente dos campos de polarização localizados nos grandes centros, tendo como suporte as estruturas de rede de comunicação, alastrando ocupações reticulares de forma mais ou menos densas e compactas. A partir disso, Dematteis (1998) compreende outros dois fenômenos: a *suburbanização* e a *difusão reticular*. A primeira refere-se estritamente ao desenvolvimento mais fraco, sobretudo do setor de serviços (e, eventualmente, do industrial) de um centro urbano num contexto regional pouco dinâmico. A *difusão reticular*, inerente à *cidade difusa*, comporta a difusão das propriedades do setor terciário e secundário, bem como tipologias residenciais de uso misto, mais comum em áreas metropolitanas muito dinâmicas. Para o autor, é a

²⁴ *Urban sprawl* é compreendido por Buchell e Mukhjerji (2003) como ocupação urbana dispersa, que rapidamente atinge as áreas rurais, caracterizada com baixa densidade demográfica, longe do centro histórico. Johnson (2001) adiciona que o fenômeno ocorre para além do CBD, separando então os locais onde a população mora, estuda, trabalha e exerce atividades de recreação.

partir disso que se desenrolam as metrópoles monocêntricas ou policêntricas, propiciando o surgimento de serviços terciários e industriais mais complexos e dinâmicos.

Soja (1996) definiu como *exópolis* as cidades surgidas em meados dos anos 1970, nos Estados Unidos, a partir do seu estudo em Orange County, em Los Angeles. Para o autor, trata-se de um antegosto do futuro, a representação do mundo pós-moderno. Um espaço moldado na industrialização baseada em tecnologia de ponta, das telecomunicações e dos serviços avançados, a *exópolis* representa tudo que é novo, transforma-se de dentro para fora e de fora para dentro, num constante processo de (re)construção e desconstrução. Para o autor:

Some have called these amorphous implosions of archaic suburbia "Outer Cities" or "Edge Cities"; others dub them "Technopoles," "Technoburbs," "Silicon Landscapes," "Postsuburbia," "Metroplex." I will name them, collectively, *Exopolis*, the city without, to stress their oxymoronic ambiguity, their city-full non-cityness. These are not only exo-cities, orbiting outside; they are ex-cities as well, no longer what the city used to be. Ex-centrally perched beyond the vortex of the old agglomerative nodes, the Exopolis spins new whorls of its own, turning the city inside-out and outside-in at the same time, unraveling in its paths the memories of more familiar urban fabrics, even where such older fabrics never existed in the first place. (SOJA, 1996, p. 239).²⁵

Outros sinônimos que representam a *exópolis* para Soja (1996) seriam *idades de fora* (*outer cities*), *cidade dos limites* (*edge cities*), paisagens do silício (*silicon landscapes*), *technoburbs*, *postsuburbia*, *metropolex* e *technopoles*. Essas representariam, então, a pós-modernidade urbana e a expressão máxima da cidade que é, ao mesmo tempo, e ambigualmente, ex-cidade.

Garreu (1991) contribui com a proposição de *edge cities*, cidades construídas fora do eixo das metrópoles, uma espécie de novo modelo urbano, social, econômico e cultural. De acordo com o autor, são características das *edge cities*:

²⁵ Alguns chamaram essas amorfas implosões de subúrbios arcaicos "Cidades de Fora" ou "Cidades dos Limites"; outros denominaram de "Technopoles:" "Technoburbs", "Paisagens do Silício", "Postsuburbia", "Metroplex.". Eu vou nomeá-los, coletivamente, *Exopolis*, a cidade sem, para sublinhar a sua ambigüidade paradoxal, sua cidade-cheia não grancidadeza. Essas não são apenas exo-cidades, fora de órbita; elas são ex-cidades, bem como, não mais o que a cidade costumava ser. Ex-centralmente empoleirado além do vórtice dos velhos nós de aglomeração, o *Exopolis* gira novas espirais, transformando a cidade de dentro para fora e de fora para dentro, ao mesmo tempo, revelando em seus caminhos as memórias de tecidos urbanos mais familiares, mesmo quando tais tecidos mais velhos nunca existiram em primeiro lugar. (tradução nossa).

Has five million square feet or more of leasable office space—the workplace of the Information Age. Five million square feet is more than downtown Memphis. The Edge City called the Galleria area west of downtown Houston—crowned by the sixty-four-story Transco Tower, the tallest building in the world outside an old downtown—is bigger than downtown Minneapolis; Has 600,000 square feet or more of leasable retail space. That is the equivalent of a fair-sized mall. That mall, remember, probably has at least three nationally famous department stores, and eighty to a hundred shops and boutiques full of merchandise that used to be available only on the finest boulevards of Europe. Even in their heyday, there were not many downtowns with that boast; Has more jobs than bedrooms. When the workday starts, people head toward this place, not away from it. Like all urban places, the population increases at 9 A.M.; Is perceived by the population as one place. It is a regional end destination for mixed use—not a starting point—that "has it all," from jobs, to shopping, to entertainmen; Was nothing like "city " as recently as thirty years ago. Then, it was just bedrooms, if not cow pastures. This incarnation is brand new. (GARREU, 1991, p. 2)²⁶.

Embora as características possam remeter aos subúrbios, o autor ressalta que não se trata desse tipo de ocupação, tampouco de cidades dormitórios. As *edge cities* “têm tudo”: empregos, *shopping*, entretenimento e o trabalho é próximo da residência da população. Nessa “cidade dos limites” existem “mais vagas de trabalho” do que “quartos”.

Ainda que as *edge cities* de Garreu (1991) possam ser compreendidas em outra perspectiva como subúrbios, o autor defende exatamente o contrário sobre o que elas representam em relação aos tradicionais subúrbios. Assim, Garreu indica que essas cidades são quase uma antítese do que se conhece sobre as ocupações longínquas: ao invés do individualismo, o espírito comunitário; das horas no carro privativo para poucos minutos ao trabalho. Representam o futuro dos Estados Unidos, nas palavras do autor:

²⁶ Tem cinco milhões de metros quadrados ou mais de espaço locável para trabalhos da Era da Informação. Cinco milhões de metros quadrados é mais do que o centro de Memphis. O City Edge chamado de área de Galleria oeste do centro de Houston - coroado pelos sessenta e quatro andares de Transco Tower, o edifício mais alto do mundo fora de um centro velho - é maior do que o centro de Minneapolis; Tem 600 mil metros quadrados ou mais de espaço de varejo locável. Isso é o equivalente a um shopping de bom tamanho. Esse shopping, lembre-se, provavelmente, tem pelo menos três lojas de departamento nacionalmente famosos, e oitenta a cem lojas e boutiques cheias de mercadoria que costumavam estar disponíveis apenas nas melhores avenidas da Europa. Mesmo em seu auge, não havia muitos centros urbanos com que se vangloriar; Tem mais empregos do que quartos. Quando o dia de trabalho começa, pessoas vão em direção a esse lugar, não longe dele. Como todos os lugares urbanos, a população aumenta às 9h. É percebida pela população como um lugar. É um destino final regional para uso não-misto a partir de pontos que "tem tudo", a partir de postos de trabalho, ao shopping, ao entretenimento; Nada como "cidade" tão recentemente era há trinta anos atrás. Em seguida, foi apenas quarto, se não pastagens. Essa encarnação é nova em folha. (tradução nossa)

[...] That is why Edge City is the crucible of America's urban future. Having become the place in which the majority of Americans now live, learn, work, shop, play, pray, and die, Edge City will be the forge of the fabled American way of life well into the twenty-first century. (GARREU, 1991, p. 3)²⁷

A proliferação dos subúrbios norte-americanos no pós-2ª Guerra, marca do fordismo, do consumo em massa e do *american dream*, alavancou o modelo de ocupação longe do centro. O incentivo ao deslocamento de carro privado e a moradia próxima às áreas rurais desenhou novas formas de relações sociais e novas morfologias. A partir dos anos 1970, inicia-se uma crise do modelo suburbano, devido aos congestionamentos, segregação social e espacial e um “retorno ao centro” em algumas localidades.

Com a crise imobiliária de 2008 nos Estados Unidos, alguns passaram a prever de forma definitiva a morte dos subúrbios (*Housing crisis could end suburbia as we know it, NY Times, julho de 2012*). O exemplo da bancarrota de Detroit, capital mundial da indústria automobilística, parece ser o mais elucidativo. Com o fechamento da indústria que guinou o modelo suburbano dos anos 1950, a cidade passou a buscar novas possibilidades de sobrevivência, que incluiu o esvaziamento dos subúrbios e a ressurgência do centro.

Martí (2013) indica que a mudança dos valores culturais da geração do século XXI e o repúdio ao carro privado²⁸ têm impulsionado projetos de metrô e linhas de ônibus, de Austin a Nova York. A disponibilidade de apartamentos menores na região central, aliada à mobilidade social e às novas formas de trabalho têm transformado as dinâmicas espaciais nos Estados Unidos, em detrimento ao modelo suburbano.

Para Chakrabarti (2013), os Estados Unidos enfrentam o surgimento de uma nova geração urbana, com o transporte coletivo à frente. Após décadas, chegaram à conclusão que a instalação de moradias distantes do centro, retentor dos empregos e da infraestrutura, é mais onerosa. Com o endividamento das famílias do estrato de renda médio, observa-se agora uma espécie de “inversão geográfica do sonho americano” (MARTÍ, 2013).

Essas mudanças recentes, em especial dos últimos 30 anos nos Estados

²⁷ [...] É por isso que City Edge é o cadinho do futuro urbano da América. Tendo-se tornado o lugar no qual a maioria dos americanos quer agora viver, aprender, trabalhar, fazer compras, jogar, orar e morrer, City Edge será o forjar da maneira fabulosa de vida americana bem dentro do século XXI. (tradução nossa).

²⁸ Segundo Martí (2013), 20% dos jovens norte-americanos de 20 a 24 anos não possuem habilitação para dirigir automóveis

Unidos, têm sido alvo de estudos dos mais diversos pesquisadores. Soja (1996) em análise sobre Los Angeles, sugere um novo conceito, *postmetrópolis*.

a composite term I use to describe (a) the new urbanization processes that have reshaped the metropolitan cityscape and everyday urban life over the past thirty years; and (b) the new modes of urban analysis that have been developing in the wake of this profound metropolitan restructuring and postmodernization. (SOJA, 1996, p. 21).²⁹

Postmetropolis é definida como o fruto dos processos de estruturação e reestruturação de áreas metropolitanas. Soja (2000) complementa que enquanto as aglomerações tradicionais são fruto do fordismo, a *postmetropolis* advém da economia flexível, do pós-fordismo. Trata-se de uma cidade globalizada, uma *exópolis* pós-surburbana. Caracteriza-se como uma cidade fractal, onde as desigualdades se intensificam e formam arquipélagos fortificados. O autor faz analogia ao jogo *Sim City* para descrever o que denomina de *Simcities*, onde a vida urbana é guiada como um programa de computador.

Com o desenvolvimento tecnológico, sobretudo das autoestradas e os trens de alta velocidade nos países centrais, tem surgido várias terminologias que associam o efeito dessas mudanças nas áreas urbanas. A *technoburb* ou *techno-city* de Fishman (1989) é um dos exemplos:

A hopeless jumble of housing, industry, commerce and even agricultural uses. Finally, the technoburb has no proper boundaries; however defined, it is divided into a crazy quilt of separate overlapping political jurisdictions, which make any kind of coordinated planning virtually impossible. (FISHMAN, 1989, p. 190).³⁰

Nas *technoburb*, considerando seu caráter terciário superior, a comutação não existiria, uma vez que a residência e as atividades profissionais seriam executadas no mesmo ambiente. As *technoburbs* existem para Fishman (1989) em forma de arquipélagos nas aglomerações urbanas existentes.

²⁹ um termo composto que uso para descrever (a) os novos processos de urbanização que reformularam a paisagem da cidade metropolitana e da vida urbana cotidiana ao longo dos últimos 30 anos; e (b) os novos modos de análise urbana que têm vindo a desenvolver na sequência desta reestruturação metropolitana profunda e à pós-modernização. (tradução nossa).

³⁰ Uma confusão sem esperança de habitação, indústria, comércio e até uso agrícola. Finalmente, a *technoburb* não tem limites adequados; entretanto, na sua definição pode ser dividida em uma colcha de retalhos de jurisdições políticas sobrepostas separadas, que fazem qualquer tipo de planejamento coordenado praticamente impossível. (tradução nossa).

Castells (1999) e Castells e Hall (1994) vão interpretar as transformações espaciais também a partir da era informacional, entretanto, não do viés morfológico. A partir de estudos no Vale do Silício, na Califórnia, Castells (1999) apresenta o conceito de *cidade informacional*, entendida não pela ótica física e sim, pelo processo, uma vez que se constitui pelo predomínio estrutural dos espaços de fluxos, organizados em redes.

As terminologias atribuídas às cidades tecnológicas se baseiam principalmente nas relações a partir das comunicações em rede. Dessa forma, as *cibercidades* (BOYER, 1996), *ciburbia*, *tecnópolis*, *telépolis*, *e-polis*, *softcity*, *cidade dos bits* tentam exemplificar, não mais estritamente pela observação do tecido urbano, mas pelas relações sociais e das redes imateriais. Sobre esse fenômeno, Echeverría (1994) contextualiza que:

La segunda mitad del siglo XX está dando lugar a la aparición de una nueva forma de coexistencia entre los seres humanos, que ya no está basada en la concentración de grandes masas de población en un territorio más o menos extenso, sino en su dispersión geográfica. A pesar de esta diseminación territorial, los lazos ciudadanos van siendo lo suficientemente estrechos como para que se pueda hablar de una nueva forma de polis, la ciudad a distancia, a la que podemos llamar Telépolis. La estructura espacial, topológica y métrica sobre la cual se asienta es completamente distinta a la del recinto cerrado con puertas y salidas controladas que caracterizó a la ciudad-estado griega y renacentista, al domus romano, al burgo medieval y a la ciudad moderna. Las metrópolis generaron cinturones industriales y ciudades-dormitorio y rompieron con la distinción tradicional entre intramuros y extramuros, dando lugar a las áreas metropolitanas abiertas. (ECHEVERRÍA, 1994, p. 5)³¹

Ainda sobre as dinâmicas que interferem nos aspectos morfológicos, a *rurbanização* tem sido utilizada para descrever o processo de urbanização de espaços rurais. Esse fenômeno estaria relacionado à instalação de infraestruturas de comunicação entre espaços metropolitanos e rurais, possibilitando a integração deles. Rufí (2003) analisa as obras sobre esse tema e indica, a partir de Nel Lo (1997) e Dezert, Matton e Steinberg (1991), que a *rurbanização* é fase do processo

³¹ A segunda metade do século XX está levando ao surgimento de uma nova forma de convivência entre os seres humanos, que não é mais baseada na concentração de grandes populações em um território mais ou menos extenso, mas geograficamente dispersos. Apesar dessa disseminação territorial, laços cidadãos serão suficientemente estreitos para que se possa falar de uma nova forma de polis, a cidade a distância, que chamamos de Telepolis. A estrutura espacial, topológica e métrica em que se assenta é completamente diferente das portas fechadas e saídas controladas que caracterizaram a cidade-estado grega e renascentista, a domus romana, a cidade medieval e cidade moderna. As metrópoles geraram cinturões industriais e cidades-dormitórios e rompeu com a tradicional distinção entre intramural e extramuros, resultando em áreas metropolitanas abertas. (tradução nossa).

suburbanização-periurbanização-rurbanização e se constitui como “terceira coroa” na ocupação do espaço: a cidade (1ª coroa), os subúrbios (*banlieues*) (2ª coroa) e, então, as áreas *rurbanas*, mais distantes dos limites do tecido consolidado. Ressalta-se, entretanto, que a utilização dos termos tem sido dual; parte das publicações defendem a teoria do fim das áreas rurais e outra como alteração da paisagem campeira devido à chegada de ocupações urbanas.

A *periurbanização* seria:

el proceso de creación de nuevos asentamientos urbanos más o menos próximos a las grandes ciudades - o a grandes vías de comunicación - con una morfología más bien difusa. En relación a otros conceptos quizá mejor definidos, la periurbanización se encontraría entre los *urban fields*, un típico *sprawl* anglosajón, y la ciudad difusa, o sea, con una cierta estructura, laxa, de ciudad o con tendencia a convertirse en ciudad. De todas formas, con el término con que comparte más elementos, es el de rururbanización. (RUFÍ, 2003, p. 91).³²

Presentes na América do Sul as *ciudades privadas* ou *privatopia*, ocupadas por loteamentos murados, condomínios fechados, são conceituadas por Rufi (2003) como:

Privatopia es, de momento, una concepción de la ciudad que sólo se expresa territorialmente y funcionalmente de forma fragmentaria: suburbios, barrios acomodados (barrios “fortaleza” en América Latina o en Madrid, o *car- ceral city*), *malls* cerrados que sustituyen las plazas, protegidos, con el acceso cotidiano restringido y vigilado. Es donde están los mecanismos de selección de los residentes o de los usuarios que no solamente se centran en el nivel adquisitivo sino que puede haber- los con otros filtros: desde étnicos hasta profesionales. (RUFÍ, 2003, p. 93).³³

Privatopia seria um tipo de ocupação comumente encontrada no Brasil, em especial a partir da década de 1970 com o surgimento dos primeiros *Alphavilles* na região metropolitana de São Paulo. Esse modelo de cidade privada tem se

³² o processo de criação de novos assentamentos urbanos mais ou menos próximos das cidades grandes - ou grandes estradas - com uma morfologia bastante difusa. Em relação a outros conceitos talvez melhor definidos, *peri-urbanização* estaria entre os campos urbanos, um *urban sprawl* anglosaxônico, e a cidade difusa, ou seja, com uma certa estrutura, relaxado, uma vila próxima a se tornar cidade. De qualquer forma, o termo que partilha mais elementos, é *rurbanização*. (tradução nossa).

³³ *Privatopia* é, para já, uma concepção de cidade que só se expressa territorialmente e funcionalmente fragmentada: suburbana, bairros ricos (bairros “fortaleza” na América Latina ou Madrid, a cidade cárcere), shoppings que substituem as praças, protegidas com acesso restrito e monitorado diariamente. É onde os mecanismos de seleção e filtros de entrada não são apenas pelo nível aquisitivo mas também étnico-racial e profissional. (tradução nossa).

espalhado desde então, atingindo diversas classes sociais, em especial a partir de 2005 com o programa federal Minha Casa, Minha Vida.

Lefebvre (2008) já apontava que o crescimento da sociedade urbana implicava na lenta e gradual absorção do campo, na dispersão e na proliferação “desmensurada” da cidade sobre as áreas rurais. Para o autor, todavia, a expansão urbana na forma “compacta” ou em forma de “malha” se referia a um estágio de crescimento das megalópoles ou metrópoles. Para Lefebvre (2008), essa “extensão urbana” sobre o território também desvendou oposições para além do “campo cidade”, como “centro e não centro”, “interstício e entorno”.

Monte-Mór (1994, 2006), utilizando-se dos principais conceitos de Lefebvre (1970, 1972), em especial de “zona urbana”³⁴, propõe a terminologia *urbanização extensiva*. Para o autor, essa urbanização ocorreu, num primeiro momento, nos eixos metropolitanos brasileiros, sobretudo devido aos efeitos das políticas federais de desenvolvimento econômico em regiões estratégicas. Após, o fenômeno de urbanização extensiva alastrou-se para outros centros. Monte-Mór (1994) define:

essa urbanização que ocorreu para além das cidades e áreas urbanizadas, e que carregou com ela as condições urbano-industriais de produção (e reprodução) como também a práxis urbana e o sentido de modernidade e cidadania, que tenho chamado *urbanização extensiva*. A urbanização extensiva atingiu nos últimos 30 anos praticamente todo o país: estendeu-se a partir das regiões metropolitanas articulando-se aos centros industriais, às fontes de matérias primas, seguindo a infra- estrutura de transportes, energia e comunicações, criando e estendendo as condições de produção e os meios de consumo coletivo necessários ao consumo da produção industrial fordista que se implantava no país a partir do “milagre brasileiro”. Ao final do século XX, o *urbano* se fazia então presente em todo o território nacional, com destaque para a fronteira amazônica e do centro-oeste onde a produção do espaço já se dava a partir de uma base urbano-industrial que emanava dos centros metropolitanos e de seus desdobramentos sobre as regiões agrárias articuladas à base agro-industrial do país. (MONTE-MÓR, 1994, p. 12).

As múltiplas manifestações que vão desde o avanço de ocupações em áreas rurais até as recentes transformações nas cidades dos países emergentes, evidencia a complexa e multiescalar teia de relações e as ações dos múltiplos atores que (re)modelam o espaço. Aliadas à ação dos fluxos imateriais, guinadas pela

³⁴ Lefebvre (1972) propõe o conceito de “zona urbana” referindo-se àquele estágio de organização espacial no qual o capitalismo industrial, firmemente estabelecido dentro da cidade e controlando toda a sua região de influência, provoca a ruptura da cidade (herdeira da “polis”, das “civitas”) em duas partes relacionais: o *core*, o centro/núcleo urbano, resultante do processo de *implosão do locus* do poder, marca da antiga cidade; e o *tecido urbano*, a trama de relações sócio-espaciais que se estende à região resultante da *explosão* da cidade preexistente. (MONTE-MÓR, 1994, p. 2)

tecnologia cibernética, tem-se a constituição de novas relações sociais e culturais, que implicam em reconfigurações espaciais.

Em que pese majoritariamente as referências pertencerem a autores dos países centrais que, em alguns casos, tentam descrever processos e fenômenos semelhantes com terminologias distintas, no quadro geral, o recorte de observação recai, sobretudo, nas áreas metropolitanas. Sposito (2002, 2003, 2004a, 2004b) tem se dedicado a compreender a dinâmica urbana em áreas não-metropolitanas no Estado de São Paulo e analisa loteamentos fechados em São José do Rio Preto (SPOSITO, 2003), no interior do estado, apoiando-se no conceito de *edge city*. No estudo da urbanização paulista, Sposito (2004) faz referência à dispersão urbana para explicar o processo de ocupação orientado por eixos de escoamento no estado, guiados pelo poder público.

Prévôt-Schapira e Pineda (2008) decodificam o fenômeno urbano na América Latina por meio da *fragmentação urbana*. Segundo Navez-Bouchaine (2002):

Le terme est ambigu dans la mesure où il aurait la prétention d'être à la fois descriptif et interprétatif. Comme terme descriptif, il peut donner des informations sur la distribution spatiale de populations. Ainsi en groupe pourrait être fragmenté parce que distribué entre différents espaces. Cette fragmentation deviendrait un concept interprétatif si la description de la dispersion spatiale impliquait l'interprétation que, par là, le groupe se dilue et perde de sa cohérence. La dispersion spatiale pourrait signifier au contraire une manière pour le groupe d'être présent partout et donc un renforcement du contrôle qu'il peut exercer. Il suffit pour cela que les gens restent en contact malgré la distance. La cohésion résulte non de la contiguïté physique, mais d'échanges et de rencontres dans les interstices peu visibles. Cette hypothèse vaut d'autant plus que la mobilité spatiale vient structurer la vie quotidienne. (NAVEZ-BOUCHAINE, 2002, p. 106)³⁵

Embora ambíguo, Naves-Bouchaine (2002) e Prévôt-Schapira e Pineda (2008) entendem a *fragmentação urbana* como um processo, efeito das dinâmicas

³⁵ O termo é ambíguo porque tem a pretensão de ser ao mesmo tempo descritivo e interpretativo. Como termo descritivo, ele pode dar informações sobre a distribuição espacial de populações. Assim, um grupo poderia estar fragmentado porque distribuído em diferentes espaços. Essa fragmentação torna-se um conceito interpretativo se a descrição da dispersão espacial envolver a interpretação de que, dessa forma, o grupo se dilui e perde sua coerência. A dispersão espacial poderia significar, pelo contrário, uma maneira pela qual o grupo pode estar presente em toda parte e, portanto, reforçar o controle que ele pode exercer. Para isso, é suficiente que as pessoas permaneçam em contato apesar da distância. A coesão resulta não da contiguidade física, mas de trocas e de encontros nos interstícios pouco visíveis. Essa hipótese vale especialmente se a mobilidade espacial estruturar a vida cotidiana.

espaciais da metropolização, que tem resultado em diferenciações sociais na distribuição espacial da população. Conquanto as pesquisas da fragmentação urbana a associem ao fenômeno metropolitano, Sobarzo (2004) afirma que, por se tratar de uma dinâmica global, está presente tanto em cidades grandes, como nas médias e pequenas, a partir da condição mercadológica do solo urbano.

Janoschka (2002) apresenta algumas tendências das metrópoles do sul, facilmente encontradas nas cidades médias e pequenas:

- ***Difusão de complexos habitacionais vigiados*** – a instalação de usos residenciais (ou mistos), usualmente distantes das áreas com maior densidade populacional, modificam a morfologia urbana, em especial contornando a forma “mancha de óleo”, uma vez que sua localização concentra-se em grande parte nas proximidades de rodovias, intensificando o uso do automóvel. Inicialmente mais comum em áreas metropolitanas, no Brasil é possível identificar essas ocupações em todas as hierarquias urbanas, e, nas últimas décadas, nas diversas classes sociais – não apenas nas mais abastadas. São caracterizados por loteamentos residenciais com áreas de lazer e câmeras de vigilância;
- ***Distribuição de hipermercados, shoppings centers e centros de entretenimento*** – esses tipos de usos passam a se instalar na quase totalidade dos espaços urbanos, não mais nas áreas tradicionais do CBD. De forma dispersa, estabelece-se uma nova divisão espacial da cultura e do consumo, conduzindo à descentralização das funções urbanas;
- ***Instalação de escolas e universidades privadas*** – sobretudo nas áreas próximas aos usos residenciais recentes, configurando nova função básica central para outra localidade;
- ***Modificação do significado da estrutura de transporte*** – as linhas férreas marginalizam-se no entorno de autopistas cada vez maiores. Assim, a rentabilidade do espaço urbano está associada à proximidade desses eixos;
- ***Suburbanização industrial*** – a criação das autopistas tem direcionado os complexos industriais para a periferia, em especial devido ao baixo

custo da terra. Essa suburbanização se dá com a decadência dos lugares de produção originais da época do modelo de substituição das importações. Em poucos casos as áreas industriais mais antigas são revitalizadas;

- ***Isolamento dos bairros de classe baixa*** – tem se intensificado nas últimas décadas, em especial com a consolidação do poder paralelo do crime. Além de ausência de infraestrutura de transportes e sistema viário, os bairros pobres têm sido controlados por facções, alheias ao Estado.

Apesar de Janoschka (2002) indicar tais características e tendências como exclusivas das metrópoles, a complexidade e multiescalaridade da urbanização faz-se presente em diversas cidades. A lógica de desenvolvimento das tipologias habitacionais das classes média e alta no Brasil se repete nas menos favorecidas, guiada por programas estatais de habitação, em detrimento de uma urbanização inclusiva, socialmente coesa e ambientalmente engajada. Isso se reproduz, por exemplo, em Londrina e Maringá, com as suas devidas proporções³⁶. Os processos que dão forma e conteúdo às cidades possuem, decisivamente, a ação do Estado. As suas consequências e diálogos (ou não) com as espacialidades aqui debatidas possuem relação direta na implantação das políticas públicas.

A implantação dessas políticas públicas, no Brasil, tem especialmente se direcionado a partir da definição das regiões metropolitanas. O ente capaz de canalizar recursos estaduais e federais em nível regional, no intento de apreender as demandas de arranjos espaciais diversos carece, todavia, de um melhor entendimento do conceito “metrópole”. Tal desentendimento, proposital ou não, implica diretamente no sucesso da governança nas regiões metropolitanas. Assim, a ausência de um debate na definição do agrupamento de municípios para a gestão regional tem implicado necessariamente no esgotamento da governança intermunicipal existente, como será apontado a seguir.

³⁶ Silva (2001) num olhar para o espaço intra-urbano de Londrina, analisa as configurações espaciais provocadas pela fragmentação do espaço urbano. Polidoro, Lollo e Pereira-Neto (2011), por sua vez, debatem a urbanização dispersa em Londrina e as suas implicações espaciais na escala intraurbana. Reschilian & Uehara (2012) analisam as transformações espaciais na morfologia da região metropolitana de Maringá e corroboram com a presença de características das metrópoles em arranjos não-metropolitanos.

1.4 DA METRÓPOLE À REGIÃO METROPOLITANA

A *metrópole*, disputa conceitual acirrada nos estudos urbanos, tem longo percurso na língua portuguesa. A metrópole enquanto Estado-nação em relação aos países colonizados; a metrópole como a capital de um país ou província; a metrópole como cidade grande; ou ainda, a metrópole como sede de uma região metropolitana.

Na imagética popular, talvez seja o único lugar em que metrópole e região metropolitana se convergem. Na literatura acadêmica, a metrópole reúne a essência de uma espacialidade definida por meio de alguns critérios (não sem conflitos teórico-metodológicos), enquanto a região metropolitana, no Brasil, está associada à uma conformação político-institucional.

1.4.1 A metrópole

No início do século XX, o interesse pelas dinâmicas e mudanças nas cidades se impulsionou. Baigent (2004) aponta que em 1915 Patrick Geddes (1854 – 1932), no livro *Cidades em Evolução*, antecipava que a expectativa não absurda que num futuro não distante veremos praticamente uma vasta linha próxima da costa do Pacífico por cinco mil milhas e se alargando por diversos pontos, com total de... muitos milhões de pessoas .

Lewis Mumford (1895 – 1990), em *A Cultura das Cidades* (1938), identificava seis estágios de evolução: a “eópolis” (vila), para “polis” (associação de vilas), para “metrópole” (emergência da capital da cidade), para megalópole (o início do declínio) e a “tiranópolis” (a superexpansão do sistema urbano baseado na exploração econômica) e, finalmente, a “necrópole” (a cidade abandonada e faminta). Tais interpretações residiam na forma linear de observar a realidade.

Um futuro urbano catastrófico já havia sido apresentado por Jean Gottman que preconizava uma vida cheia de doenças, vícios, loucura, apatia, indolência e crime. Ainda que esse cenário seja facilmente identificado no século XXI, o teórico

ficou conhecido principalmente por cunhar o conceito de *megalópole* para definir a união de diversas metrópoles estadunidenses.

Buscando compreender as transformações na França décadas mais tarde, Ascher (1995) mostrou que o termo “metrópole” tem sido utilizado para qualificar as principais aglomerações urbanas com alguns milhares de habitantes e características multifuncionais, que estabelecem relações com outras aglomerações. Ainda que essas descrições se enquadrem nas metrópoles, o autor afirma que a “metropolização” é um outro atributo, ou seja, a concentração crescente de população, atividades e riquezas que, de fato, definiria metrópole, para além do crescimento demográfico.

Para Di Méo (2008), a metropolização precisa ser compreendida à luz da modernidade uma vez que faz referência a “processos” inerentes ao nosso tempo. Entende que as metrópoles

preenchem [...] uma série de funções essenciais (políticas, econômicas, culturais ou ideológicas); aquelas que concernem, no mais alto nível, o governo dos homens de suas atividades, de seus valores. Elas constroem uma rede mundial, um tipo de tecido de centralidades combinando lógicas hierárquicas e resilientes. De todo modo, elas se apoiam sobre conjuntos territoriais de porte variável, ligados entre si por seu indispensável papel de intermediários. Assim, trata-se de uma larga gama de áreas urbanas engrenando metrópoles assentadas no coração das regiões que dividem os territórios nacionais até as metrópoles mundiais e as cidades globais que governam o planeta. (DI MÉO, 2008, p. 2).

Di Méo (2008) chama atenção às particularidades que cada uma das metrópoles exercem na escala mundial. Comparar, assim, uma metrópole do norte com uma do sul parece problemático, mesmo que o quadro demográfico quantitativo seja semelhante, a função econômica nas suas diversas escalas são muito distintas, reflexo do processo histórico de formação de ambas realidades. Para Veltz (1996), a multiplicidade de bens, serviços e a diversificação do mercado de trabalho são referências da metrópole.

Ainda reportando-se a Di Méo (2008), em analogia à física, o estudioso mostra que a metrópole tanto atrai como irradia, exercendo influência e mudanças radicais (quantitativa e qualitativa) em todos os processos de urbanização, uma vez que ela age como propulsor de requalificação territorial não apenas no seu entorno, mas num alcance que pode ir para além de sua “sombra”.

Em 1989, Milton Santos (1993) trouxe à pauta acadêmica a discussão em

torno do fenômeno da macrourbanização e metropolização. Após algumas ressalvas no tocante à nomenclatura das dimensões das cidades³⁷ (médias, pequenas, grandes) o autor afirma que, enquanto nos anos de 1950 o Brasil enfrentou um aumento significativo *quantitativo* da população que migrou para as cidades, a partir de 1970 observou-se um salto *qualitativo*, um novo patamar da urbanização nacional.

Lencioni (2001) afirma que, nos últimos 30 anos, tem-se presenciado o fenômeno de metropolização do espaço, ou seja, um estágio superior ao da urbanização, ligado ao processo de reestruturação produtiva e a interferência de novas escalas no ambiente metropolitano. Santos (1993) já indicava características desse momento, ao citar a metropolização como um período de:

concentração de população e da pobreza, contemporânea da rarefação rural e da dispersão geográfica das classes médias, concentração das atividades relacionais modernas, contemporânea da dispersão geográfica da produção física; localização privilegiada da crise de ajustamento às mudanças na divisão internacional do trabalho e às suas repercussões internas, o que inclui a crise fiscal; “involução metropolitana”, com a coexistência de atividades com diversos níveis de capital, tecnologia, organização e trabalho; maior centralização da irradiação ideológica, com a concentração dos meios de difusão de ideias, mensagens e ordens; construção de uma materialidade adequada à realização dos objetivos econômicos e socioculturais e com impacto casual sobre o conjunto dos demais vetores. (SANTOS, 1993, p. 79).

O eminente estudioso ainda interpretou que, embora o fenômeno urbano brasileiro possua características muito semelhantes aos países centrais, o grau de concentração e a intensidade da pobreza é mais proeminente nos países periféricos. As metrópoles ao sul tiveram movimentos abruptos: rápida industrialização, sobretudo guiada por capital internacional; aumento da população urbana num curto período de tempo; intensificação da pobreza e proliferação de subempregos e empregos informais; segregação social e espacial, especialmente a partir da disponibilidade de infraestrutura e serviços públicos; persistência de abismos entre a população.

Para Ferrier (2002), em que pese essas particularidades do processo de metropolização nos países do norte e do sul, afirma que

³⁷ Como afirma Santos (1993): “Um dos problemas que se apresentam nas ciências humanas é o do uso e interpretação de séries estatísticas, pois o número, em momentos distintos, possui significado diferente. Nesse sentido, as séries estatísticas são miragens. O que chamávamos de cidade média em 1940/1950, naturalmente, não é a cidade média dos anos 1970/1980.” (SANTOS, 1993, p. 70).

[...] Le terme « métropolisation », largement adopté dans le domaine des sciences spatiales et de l'aménagement, mérite donc d'être généralisé pour désigner le stade actuel de la territorialisation des régions et pays en intense développement, quelles que soient leurs « positions » sur un axe pays développés ⇔ pays en développement. (FERRIER, 2002, p. 4)³⁸.

O autor propõe quatro fatores fundamentais para compreender a metropolização: 1) a mobilidade das pessoas, de bens e serviços materiais e imateriais; 2) diversidade espacial das cidades relacionadas com a metropolização e a dimensão das áreas; 3) áreas de expansão de emprego; 4) os *pools* de mídia, consumo e serviços culturais.

A *mobilidade das pessoas, de bens e serviços materiais e imateriais* estaria relacionada com a mobilidade, ou seja, as possibilidades da população se deslocar para o ambiente de trabalho, de lazer, de estudo. Está intimamente ligada à tecnologia, que possibilita tanto a troca e os fluxos imateriais como pode auxiliar no incremento e otimização dos modais de transporte. Assim, independente se o país for desenvolvido ou não, ainda que o transporte público seja precário, é um fator fundamental para se compreender a metrópole.

O fator *diversidade espacial das cidades relacionadas com a metropolização e a dimensão das áreas* acompanha a infraestrutura modal e as tecnologias. As localidades com melhores eixos de escoamento, serviços públicos como abastecimento de água e energia elétrica tendem a polarizar postos de trabalho e novas residências, independente se for um país desenvolvido ou não.

As *áreas de expansão de emprego*, também intimamente ligadas à mobilidade, referem-se a uma das principais características da metropolização. De acordo com a *extensão* da metrópole, a distância entre a casa e o trabalho diminui ou aumenta substancialmente. A qualidade no transporte público e o uso do carro particular vão determinar as condições de deslocamento. Ressalta-se que, com o desenvolvimento das tecnologias, surgem as oportunidades de *teletrabalho* que influenciam na organização do território da metrópole. Por fim, os *pools de mídia, consumo e serviços culturais* possuem seu epicentro nas metrópoles, de onde emanam os objetos e imagens ao mundo.

³⁸ O termo "metropolização" amplamente adotado no campo da ciência e do desenvolvimento espacial, merece ser generalizado para descrever a fase atual da territorialização das regiões e países em desenvolvimento, seja qual for sua "posição" em um eixo (países desenvolvidos ou países em desenvolvimento). (tradução nossa).

Para Merenne-Schoumaker (1998), a metrópole está associada à sua função de centro de comando para um território exterior mais ou menos vasto, sendo os serviços à população, bem como aqueles ligados às empresas, como pesquisa, concepção, inovação, marketing, comercialização e publicidade, inerentes ao seu “papel”. Julien (2002) propõe onze tipos de funções metropolitanas superiores para caracterizar as metrópoles francesas, em grande parte associadas ao setor terciário: as artes, banco e seguradoras, comércio, indústria do comércio, gestão, informação, informática, pesquisa, serviços de empresas, telecomunicação e transportes. O setor terciário parece, então, ser um ponto convergente entre alguns autores (ASCHER, 1995; DI MÉO, 2008; MERENNE-SCHOUMAKER, 1998; LEROY, 2000) sobre as funções da metrópole.

Soja (2000) considera a metrópole moderna como uma forma monocêntrica, construída sob a égide do fordismo e do consumo em massa. Apresenta-se um *core* do qual emanam as decisões que afetam seu entorno e aqueles incluídos no seu raio de influência que, além das decisões econômicas, são também alcançados pelos movimentos culturais e políticos. Para o autor, uma periferia dispersa faz parte da metrópole moderna.

Em suma, os autores trazem à tona, a partir da observação de determinadas realidades (usualmente dos países de industrialização avançada), que as metrópoles situam-se num estágio avançado do processo de urbanização. A metropolização, ainda que também desnude a natureza da urbanização no espaço-tempo em que se apresenta, denota inter-relações multiescalares mais complexas quando comparadas àquelas que se compreendem aqui como arranjos espaciais. Assim, a resposta política no Brasil para trazer governança em nível regional por meio das regiões metropolitanas é também resultado deste dilema: examinar as espacialidades, de caráter regional, de maneira reduzida, simplificadora e única. As consequências são, necessariamente, ações e resultados restritos e insuficientes.

1.4.2 A região metropolitana

Schmidt e Farret (1986) associam a concentração populacional em grandes centros urbanos no Brasil à adoção do modelo de desenvolvimento concentrado no

eixo sul-sudeste, em especial a partir do Plano de Metas, durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961). Esse período em que o modelo rodoviário foi incorporado como o principal modal logístico, e a industrialização rápida e tardia, culminaram em transformações urbanas intensas. Tinha-se um modelo de concentração da “modernidade” em áreas selecionadas, notadamente em São Paulo, que, por sua vez, influencia a complexa rede urbana em que o norte do Paraná se insere como subsidiário do modelo e, em consequência, torna-se vítima do padrão desigual de urbanização.

Em que pesem alguns esforços isolados de contenção da problemática oriunda da urbanização como o Plano de Assistência Habitacional de Jânio Quadros (1961), foi apenas no governo ditatorial pós-1964 que a questão urbana entra em pauta. Vizioli (1998) situa que, ao mesmo tempo que o regime militar apresentava um retrocesso no tocante à opressão social, por outro lado, mostrava-se progressista no que concerne à administração pública.

Criou-se, logo após o golpe de 1964, uma forte intervenção estatal nas políticas urbanas (ARRETCHE, 1990), sendo a criação do Banco Nacional de Habitação (BNH) e o Sistema Financeiro de Habitação (SFH) marcos iniciais do período. Ainda no mesmo ano, o surgimento do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) traz a evidência da preocupação quanto aos problemas emergentes das cidades.

Embora o SERFHAU tenha contribuído ao longo de quase 10 anos para o desenvolvimento de estratégias e estudos de planejamento por meio da assessoria aos municípios, os problemas oriundos da concentração populacional não mais suportavam um agenciador único, no nível federal. Tolosa (1977) atribui a falência do modelo serfalino à sua limitação em desenvolver apenas diagnósticos econômicos e à distância entre a realidade local e as políticas federais. A nova estratégia dedicou-se à criação das *regiões metropolitanas*.

Francisconi e Souza (1976) afirmam que as funções político-regionais foram o critério de criação das primeiras regiões metropolitanas. Análises de Moura e Firkowski (2001) e Moura (2004) lembram que, apesar de alguns municípios como Curitiba e Belém sediarem suas regiões metropolitanas, o interior de alguns estados possuíam dinâmicas mais intensas do que as capitais. Moura, Delgado e Deschamps (2005), sobre essa primeira fase, indicam ainda que:

A primeira [fase de institucionalização das regiões metropolitanas], nos anos 70, como parte da política nacional de desenvolvimento urbano, relacionada à expansão da produção industrial e à consolidação das metrópoles como locus desse processo. Reguladas por legislação federal, foram criadas nove RMs, incluindo os principais centros nacionais – particularmente capitais de estados – e suas áreas de polarização direta, constituídas por municípios integrantes da mesma unidade socioeconômica. Visaram a realização de serviços comuns de interesse metropolitano, de modo a constituir uma unidade de planejamento e deveriam organizar-se sob um arcabouço padrão estruturado em dois conselhos, o deliberativo e o consultivo. (MOURA, DELGADO; DESCHAMPS, 2005, p. 2).

A criação das regiões metropolitanas no Brasil não foi um fato isolado, mas influenciado pela discussão corrente à época na França, referência marcante para os estudos urbanos brasileiros (MOURA e FIRKOWSKI, 2001). Conquanto o plano inicial era de, independente da vinculação administrativa, executar serviços públicos em comum e criar unidades de planejamento, o caráter político na criação das regiões metropolitanas constituiu o contraditório.

A Lei Complementar n. 14, de 8 de junho de 1973 (BRASIL, 1973), criou as primeiras RM: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Recife, Salvador, Belém e Fortaleza. No ano seguinte, a do Rio de Janeiro também foi instituída. Tal legislação previa, no corpo das RM, a existência de um Conselho Deliberativo presidido pelo governador do Estado e um Conselho Consultivo, a ser criado por meio de lei estadual. Previa ainda:

§ 1º - O Conselho Deliberativo contará em sua composição, além do Presidente, com 5 (cinco) membros de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, um dos quais será o Secretário-Geral do Conselho, todos nomeados pelo Governador do Estado, sendo um deles dentre os nomes que figurem em lista tríplice organizada pelo Prefeito da Capital e outro mediante indicação dos demais Municípios integrante da Região Metropolitana. (Redação dada pela Lei Complementar nº 27, de 1973). (BRASIL, 1973).

Pretendia-se, com a criação das regiões metropolitanas: 1) a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado e a programação dos serviços comuns; 2) a execução de programas e projetos de interesse da RM, objetivando, sempre que possível, a unificação dos serviços comuns; 3) o planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social; 4) a integralização dos serviços de interesse em comum, como saneamento básico, notadamente, abastecimento de água, rede de esgoto e serviço de limpeza pública; 5) a regulação do uso do solo metropolitano, transportes e sistema viário; 6) a produção e distribuição de gás combustível

canalizado; 7) o aproveitamento dos recursos hídricos e o controle da poluição ambiental e outros serviços.

Por um período teve-se suporte da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU), formada por representantes de diversos Ministérios que tinha a função, como apontam Schmidt e Farret (1986), de: 1) supervisionar a instalação das regiões metropolitanas; 2) propor a política nacional de desenvolvimento urbano; 3) providenciar sua implementação por meio de códigos legais; 4) estabelecer um sistema de integração efetiva entre os Ministérios, agências regionais e outras instituições envolvidas no processo. A CNPU, porém, não teve êxito no seu propósito, tanto pelo enfrentamento dado pelos estados no gerenciamento das regiões metropolitanas, bem como no desafio da dimensão territorial do país.

Com o advento da Constituição Federal do Brasil em 1988, um novo pacto federativo foi estabelecido e a organização das políticas públicas foi dividida entre os três entes da federação. Assim, a criação das regiões metropolitanas passou a ser de responsabilidade das respectivas assembleias legislativas de cada estado federado. Para Moura e Firkowski (2001):

Na ausência de projetos estaduais de regionalização e diante da inexistência de critérios definidos pela Constituição federal ou por normas específicas que traduzam conceitualmente as novas categorias espaciais a serem instituídas pelos estados e instruem demarcações e classificações regionais, a maior autonomia adquirida para promover sua regionalização, inevitavelmente, induz a distorções no âmbito da hierarquização dessas categorias. (MOURA; FIRKOWSKI, 2001, p. 107).

Inaugura-se o que Moura, Delgado e Deschamps (2005) denominam de segundo período das regiões metropolitanas no Brasil, em que os estados passam a ter autonomia de criá-las e alterá-las. Isso foi possível devido a um novo dispositivo presente na Constituição Federal:

Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum (BRASIL, 1988).

O caráter descentralizador da Constituição Federal de 1988, aliado ao colapso da esfera federal em lidar com a problemática urbana, fez com que o novo

acordo desse aos estados a faculdade de lidar com questões antes de responsabilidade do governo central, mesmo sem dotá-los de meios fiscais necessários. Moura, Delgado e Deschamps (2005) sobre isso, apontam que:

Essa faculdade [dos Estados de criarem suas RMs], além de abrir a possibilidade de alteração dos limites das RMs existentes, incluindo ou mesmo excluindo municípios, desencadeou um contínuo ciclo de institucionalizações de novas unidades regionais, quase sempre de âmbito metropolitano. Na maioria dos casos, essas unidades abrangeram áreas que se formaram ou se consolidaram como espaços de crescimento e ocupação contínuos nas últimas décadas, polarizados por outras capitais de estados ou centros regionais. (MOURA; DELGADO; DESCHAMPS, 2005, p. 3).

Ainda que o Artigo 21 do Capítulo III da Constituição previsse a possibilidade de criação de aglomerações urbanas e microrregiões, a escolha pela criação das RM tem prevalecido no âmbito nacional, talvez pelo pseudo “progresso” e “modernidade” que o termo traz ao imaginário popular. No estado do Paraná, a Região Metropolitana de Curitiba foi institucionalizada em 1973. As de Londrina e Maringá, em 1998. Após esse período, novas surgiram: são as regiões metropolitanas de Apucarana, Campo Mourão, Toledo e Cascavel (2015). O quadro 1 expõe a conformação inicial das regiões metropolitanas do estado

Londrina (1998)	Maringá (1998)	Apucarana (2015)	Toledo (2015)	Cascavel (2015)
Londrina	Maringá	Apucarana	Assis	Anahy
Cambé	Sarandi	Arapuã	Chateaubriand	Boa Vista da
Ibiporã	Marialva	Ariranha do Ivaí	Diamante d'Oeste	Aparecida
Jataizinho	Mandaguari	Borrazópolis	Entre Rios do Oeste	Braganey
Rolândia	Paiçandu	Califórnia	Guaira	Cafelândia
Tamarana	Ângulo	Cruzmaltina	Marechal Cândido Rondon	Campo Bonito
	Iguaraçu	Faxinal	Maripá	Capitão Leônidas Marques
	Mandaguaçu	Godoy Moreira	Mercedes	Cascavel
		Grandes Rios	Nova Santa Rosa	Catanduvas
		Ivaiporã	Ouro Verde do Oeste	Céu Azul
		Jardim Alegre	Palotina	Corbélia
		Kaioré	Pato Bragado	Diamante do Sul
		Lidianópolis	Quadro Pontes	Guaraniaçu
		Lunardelli	Santa Helena	Ibema
		Marilândia do Sul	São José dos Palmeiras	Iguatu
		Marumbi	São Pedro do Iguaçu	Iracema do Oeste
		Mauá da Serra	Terra Roxa	Jesuítas
		Novo Itacolmi	Toledo	Lindoeste
		Rio Bom	Tupãssi	Matelândia
		Rio Branco do Ivaí		Nova Aurora
		Rosário do Ivaí		Santa Lúcia
		São João do Ivaí		Santa Tereza do Oeste
		São Pedro do Ivaí		Três Barras do Paraná
				Vera Cruz do Oeste

QUADRO 1 – COMPOSIÇÃO DAS REGIÕES METROPOLITANAS PARANAENSES (EXCLUÍDO CURITIBA)
 Fonte: BRASIL (1973) e PARANÁ (1998).

As regiões metropolitanas paranaenses fazem parte do contexto de explosão para criação de novas unidades regionais a partir da promulgação da Carta Magna. Das 9 existentes pré-1988 apresentam-se (2010) cerca de 51 regiões metropolitanas, 3 regiões integradas de desenvolvimento econômico (RIDE) e 5 aglomerações urbanas. A FIGURA 2 mostra a distribuição espacial dos entes, divididos por regiões do Brasil.

Embora o sudeste concentre 42,12% (TABELA 1) da população urbana e o total dos seus habitantes vivendo em áreas urbanas seja superior à média nacional, com 92,9%, é a região nordeste (27,8% do total da população urbana no país e 73,1% do total vivendo em áreas urbanas) que concentra o maior número de regiões

metropolitanas (20 e 2 RIDE). A região sul concentra 13 regiões metropolitanas, sendo Santa Catarina sede de 7, além de 1 aglomeração urbana, ainda que o total da população vivendo nas cidades seja igual à média nacional.

TABELA 1 - POPULAÇÃO RESIDENTE NAS UF, SEGUNDO LOCALIZAÇÃO DO DOMICILIO

UNIDADE DA FEDERAÇÃO	POPULAÇÃO RESIDENTE, EM %	
	Urbana	Rural
Brasil	84,4	15,6
Norte	73,5	26,5
Nordeste	73,1	26,9
Centro-Oeste	88,8	11,2
Sudeste	92,9	7,1
Sul	84,9	15,1

FONTE: Autor (2014) A PARTIR DE SIDRA (2014)

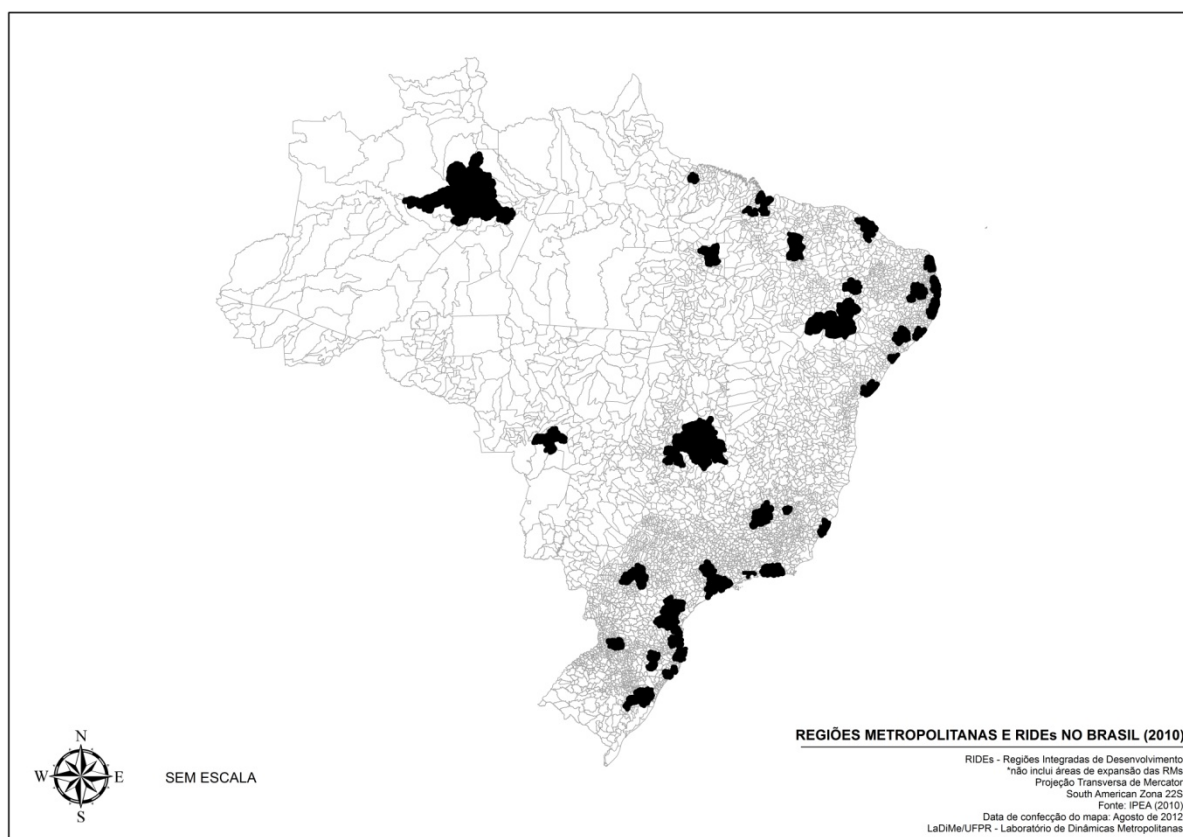


FIGURA 2 - REGIÕES METROPOLITANAS E RIDE NO BRASIL (2010)

FONTE: FIRKOWSKI (2013)
 ORGANIZAÇÃO: Autor (2014)

A incongruência entre população urbana residente e a criação dos entes mostra a preocupação em lidar com os problemas dos municípios de forma conjunta, manifestada pela existência de inúmeras regiões metropolitanas. É como se as transformações de algumas dessas municipalidades em regiões metropolitanas

trouxesse, automaticamente, a esperada modernidade e progresso tão associados às grandes cidades, ainda que muitas sofram de carências básicas inerentes ao surgimento das próprias cidades – como saneamento básico e serviços públicos.

Uma vez que as ações políticas não condizem com as carências latentes, solucionar as problemáticas por meio de leis parece remediar temporariamente, ao menos no discurso político-eleitoral, o clamor da população. O fetiche de ser *metropolitano* é tamanho que, no estado do Paraná, Firkowski (2012) identificou 14 propostas distintas na assembleia legislativa do estado. Se consideradas e somadas às atuais regiões metropolitanas, o estado do Paraná seria, com exceção de algumas municipalidades, coberto por esse ente regional (FIRKOWSKI, 2012). A autora ainda comenta que:

Cabem algumas reflexões a respeito desse cenário que, acertadamente, não se concretizou. Parece-nos que os dilemas municipais apenas mudariam de escala e passariam a ser regionais, assim como as demandas. Também é importante salientar que a instância regional de gestão não está prevista na Constituição Federal, o que resultaria numa vacância de instância administrativa adequada. Qual o sentido de superpor uma malha de regiões metropolitanas à malha municipal existente? Nivelaríamos os problemas pelas regiões metropolitanas e não mais pelos municípios? Por certo, inúmeras outras indagações surgiriam sobre esse cenário, e o leitor é convidado a formular as suas. (FIRKOWSKI, 2012, p. 27).

Ainda que o cenário indicado pela supramencionada autora não tenha se concretizado, uma nova região metropolitana foi instituída, em 2012: Umuarama. Composta por 23 municípios, o total de habitantes não atinge a população residente em Maringá, somando apenas 296.756 habitantes. O projeto de lei que levou à implantação da nova região metropolitana foi liderado pelo deputado estadual Fernando Scanavaca, ex-prefeito de Umuarama. O sítio eletrônico do deputado, em 2014, indicava o projeto da região supracitada como um “trabalho importantíssimo” realizado, ainda que nenhum plano ou projeto tenha sido feito para a região. Firkowski e Polidoro (2013), ao analisarem as justificativas dos relatores em adicionar novos municípios às regiões metropolitanas paranaenses, demonstraram que somente existem discursos retóricos, com total ausência de informações que corroborem com as propostas.

Embora se considere positiva a intenção de criar regiões metropolitanas quando se pretende o reconhecimento de problemas a serem compartilhados e superados de forma coletiva, concordamos com Firkowski (2012) que existe a

necessidade de resgatar os aspectos espaciais e conceituais inerentes às metrópoles, que lhes são peculiares. Há, sem dúvida, a necessidade de criação e superação das escalas em que as ações públicas têm atuado, porém, a resposta, não deve ser encontrada na simples inserção do qualitativo metropolitano àquele de região.

Este dilema traz implicações diretas na governança das regiões metropolitanas e, por conseguinte, das municipalidades que, por um motivo ou outro, não se encaixam no recorte político. As regiões metropolitanas de Londrina e Maringá, por sua vez, constituem um recorte espacial contínuo que revelam configurações e relações que extrapolam e não obedecem o limite “metropolitano” que lhe são impostos. O caráter regional do fenômeno da urbanização no norte do Paraná, numa imbricada e dialética relação com o meio rural, escapa dos critérios políticos adotados na delimitação das regiões metropolitanas, reduzindo a sua complexidade e, logo, limitando as possibilidades de governança.

Avançar na compreensão da complexidade e multiescalaridade da urbanização, não apenas nas metrópoles, é mister para vencer os desafios da governança federativa no país e, especificamente, no caso norte paranaense.

O TODO [2]



Louise Bourgeois - Espirais

CAPÍTULO 2 – QUANDO O TODO SE ESFACELA: A FRAGMENTAÇÃO E DESINTEGRAÇÃO REGIONAL DO NORTE PARANAENSE

Embora a gênese das ideias para o desenvolvimento e expansão do norte do Paraná datem do primeiro quartel do século XX, as estratégias e os objetos pensados desde então tinham objetivos muito claros: da integração regional e a busca do pleno desenvolvimento econômico. O que se iniciou com a proposta do complexo ferroviário, transformou-se no projeto de autopistas, aeroportos de cargas e portos, além do transporte público em larga escala. Cada ideia, inerente ao momento histórico científico, político e social da sua época. As ideias no papel se transformaram ao longo das décadas, sem que o papel das ideias se modificasse por completo...

Em nenhuma outra fase da história do mundo, os objetos foram criados, como hoje, para exercer uma precisa função predeterminada, um objetivo claramente estabelecido de antemão, mediante uma intencionalidade científica e tecnicamente produzida, que é o fundamento de sua eficácia. Da mesma forma, cada objeto é também localizado de forma adequada a que produza os resultados que dele se esperam. (SANTOS, 1999, p. 143).

Viveu-se – e ainda – vive-se o período em que os objetos concretos, sistêmicos e universalizados (SANTOS, 1999) são base para a circulação dos processos e fluxos essenciais na distinção e diversificação dos lugares, palco de produção e reprodução do capital, do estabelecimento de (novas) ordens econômicas e sociais. No caso em análise, verifica-se que o que os colonizadores observavam como o “todo”, ou seja, a constelação de cidades com vistas a uma integração regional, foi se esfacelando pelas décadas, até o surgimento das regiões metropolitanas.

A prosperidade discursada e publicizada pelos colonizadores do norte do Paraná, sobretudo a partir dos anos 1950, mas que remontam aos tempos pretéritos de circulação naquela região, sempre foram pautadas no planejamento como instrumento propulsor do clamado avanço: o planejamento urbano das novas cidades, a integração ferroviária e rodoviária regional, a proximidade e relações com São Paulo etc.

Vainer (2007), ao estudar os vetores da fragmentação territorial do Brasil na ótica dos grandes projetos de investimento, aponta que a desintegração das

políticas não contribui para o desenvolvimento nacional, além de favorecer grandes grupos e áreas selecionadas. Os dois períodos de políticas ditatoriais no Brasil, a Era Vargas e o regime de 1964, são marcados pelo surgimento de *grandes ideias* de integração regional que alteraram a configuração nacional/regional, lideradas sobretudo pós-1964 por agências setoriais de desenvolvimento. Da indústria à energia elétrica e transportes, o eixo centro-sul foi o mais favorecido pelas políticas fragmentadoras. Essas políticas fragmentadoras produziram espaços fragmentados, ou seja, uma realidade multiescalar que desenha o mosaico urbano nacional.

Após os anos 1980, com a frustração de diversos projetos de integração regional, o novo pacto federativo e a internacionalização da economia brasileira, surge um outro momento nas políticas regionais. A ideia de ligação das municipalidades cede espaço para projetos individuais, liderados por agências de fomento privadas, em especial o Banco Mundial. A competitividade substitui a ideia de integração, sobretudo no final dos anos 1990.

Browne (2006) aponta o período pós-1980 como aquele em que as cidades passam a ser encaradas como empresas e, como tal, devem priorizar o gerenciamento estratégico e a produtividade. No momento posterior a cidade se transforma, num contexto de competitividade, em máquinas de crescimento.

Arantes (2004) assinala a participação do Banco Mundial na execução de diversos planos e projetos no Brasil. Para recorrer aos empréstimos, as cidades buscam atender a algumas demandas da agência financiadora, que podem incluir reformas e realização de planos estratégicos de desenvolvimento (a exemplo dos planos diretores).

Outro órgão internacional que tem atuado nas políticas urbanas na América Latina e Caribe é o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Com sede em Washington, nos Estados Unidos, custeou parte do plano diretor municipal de Londrina. Embora o BID e o BM não pertençam a uma mesma instituição, usualmente a concessão de empréstimos está associada a critérios semelhantes, como população mínima, possibilidade de endividamento e situação fiscal, e a garantia da devolução do empréstimo às agências financiadoras. Nessa burocracia, diversas agências de especulação (como as agências de risco) passam a atribuir notas e níveis seguros de investimento também para os entes federativos, à luz do ranqueamento empresarial.

Em resumo, ganha a municipalidade (e, na “sobra”, os vizinhos) quem

melhor atender às demandas dos investidores: centros (usualmente públicos) de formação e qualificação técnica e profissional, isenção de impostos, doação de terrenos para alocação de indústrias e programas públicos de auxílio para os desempregados. Como afirma Vainer (2004), os governos locais passam a “vender” os produtos de acordo com os anseios dos “compradores” e “consumidores”³⁹.

Torna-se prioritário, na agenda dos administradores públicos, encontros com investidores internacionais ou representantes de bancos. Nessa lógica, as pequenas cidades tentam se beneficiar das prerrogativas polarizadas pelas maiores, como mostra a entrevista⁴⁰ de alguns prefeitos do norte do Paraná, no encontro do Prefeito de Londrina, em 2013, com um agente do Banco Mundial:

Convidamos os prefeitos para debatermos de forma conjunta o desenvolvimento regional. O processo foi aprovado por unanimidade. Hoje, elaboramos um documento, onde todos os prefeitos já assinaram e, ainda esta semana, vamos protocolar junto ao Banco Mundial para que tenhamos um planejamento em longo prazo para toda a região. Neste momento estamos falando de um planejamento para elaboração de projetos e disponibilização de recursos humanos capacitados para desenvolvê-lo – *Alexandre Lopes Kireef, Prefeito de Londrina, 07 de outubro de 2013.*

É um projeto macro de desenvolvimento para a região metropolitana, Apucarana e quem sabe a região dos lagos também, que é uma preocupação nossa há várias décadas. Hoje comunicamos os prefeitos e pretendemos ir a Brasília o mais breve possível para trabalharmos essas ações. Cada Município repassará as informações sobre suas necessidades como, por exemplo, sobre sistema viário, água esgoto, sistema pluvial, saúde, indústria e os técnicos do Banco Mundial farão um projeto unindo as necessidades. Não há ainda uma estimativa do valor que poderá ser investido – *Hugo Boselli Dantas, Coordenador da Região Metropolitana de Londrina, 07 de outubro de 2013.*

A união das cidades garante mais força aos municípios, principalmente àqueles pequenos como é o caso de Jataizinho. Temos projetos para a área de segurança e tratamento de dependentes químicos que pretendemos desenvolver. Sentimos, durante o encontro em Brasília, que existe vontade da esfera federal e estadual em colocar em prática essas ações e, por isso, estamos preocupados em desenvolver ações – *Elio Batista da Silva, Prefeito de Jataizinho (25k de Londrina), 07 de outubro de 2013.*

Somos vizinhos de Londrina e achamos ótima a iniciativa, porque precisamos de incentivos para desenvolvermos e fortalecermos a área econômica. É importante lembrar que uma cidade precisa da outra, pois algumas pessoas vêm a Londrina fazer tratamento médico, já alguns

³⁹ Essa lógica tem chegado ao seu máximo em algumas grandes cidades brasileiras como Belo Horizonte e Porto Alegre, que passaram, no último ano, a criar empresas públicas de gestão de ativos financeiros. WINOGRON, Alberto Kopittke. Quando Porto Alegre deixou de ser nossa. Disponível em: <<http://www.sul21.com.br/jornal/quando-porto-alegre-deixou-de-ser-nossa-por-alberto-kopittke-winogron/>>. Acesso em: 02 de dezembro de 2015.

⁴⁰ Disponível em “O Diário” - <http://londrina.odiario.com/londrina/noticia/776249/reuniao-abordou-o-desenvolvimento-da-regiao-metropolitana/>. Acesso em: 29 de jul. 2014.

londrinenses vão as cidades vizinhas passar o fim de semana em suas chácaras próximas aos lagos, por exemplo. E como Londrina é um polo mais desenvolvido, ela dá força para os Municípios menores – *Aleocídio Balzanelo, Prefeito de Sertanópolis (37km de Londrina), 07 de outubro de 2013.*

É importante participar dessas iniciativas, porque elas geram ações concretas, que significam mais investimentos para as cidades. Na região dos lagos, da qual Arapongas faz parte, há a necessidade de desenvolver o potencial turístico, um hospital regional e recomposição das rodovias que ligam os Municípios, pontos estes que serão apresentados no projeto macro. – *Antonio Jose Beffa, Prefeito de Arapongas (37km de Londrina), 07 de outubro de 2013.*

É evidente nos discursos dos prefeitos que recorrer aos investidores e, em última instância, ao governo federal, é a chance de alavancar o desenvolvimento local. Como indicam os representantes das regiões metropolitanas de Londrina e de Arapongas, elenca-se todas as necessidades das cidades, entrega-se ao Banco Mundial que seleciona as mais “importantes” e parte-se para a elaboração dos projetos.

As atribuições constitucionais como, por exemplo, o fornecimento de serviços básicos como saúde, saneamento e habitação, entram agora para a agenda empresarial; a cidade passa a ser pensada e planejada à luz de estratégias mercadológicas. Browne (2006), sobre esta lógica, afirma que:

O LED [Plano de Ação para o Desenvolvimento Local] é um dos principais instrumentos colocados à disposição dos governos locais para auxiliá-los na criação de ambientes favoráveis aos negócios nas cidades. Diferentemente do planejamento urbano tecnocrático centralizado, em que o governo local exercia um papel central, o LED recomenda a formação de parcerias entre o governo local, empresas e a “comunidade”, para formulação de políticas ou estratégias de desenvolvimento econômico local. Aparentemente um instrumento democrático, uma vez que recomenda a participação de várias instituições locais, na realidade, participa da formulação do LED apenas um grupo selecionado de empresas e pessoas com potencial e vocação empreendedora. É este grupo que, no final, vai decidir os destinos das cidades. (BROWNE, 2006, p. 159).

Diante desse quadro histórico, as ideias no papel e o papel das ideias no norte do Paraná foram se transformando. Do processo de colonização pelas empresas loteadoras de capital internacional, passando pelos projetos do METRONOR e Trem Pé-Vermelho, a ideia de ser *grande* prevalecia numa escala que, décadas depois, foi ajustando-se à nova configuração política e institucional. A

desintegração do norte do Paraná, ao menos no papel, cede espaço ao surgimento de distintos projetos como ARCONORTE e as próprias regiões metropolitanas.

Essa transformação que é claramente guiada pela articulação dos agentes políticos e econômicos, em escalas (supra)nacional, endossa o processo de fragmentação em partes do norte paranaense que foi iniciado de forma mais intensa em 1960, cujo apogeu é atingido em 1980 (FIGURA 3). Num momento de significantes transformações espaciais, esse é o clímax na história paranaense, que passa a tornar-se mais complexo, fragmentado e com evidentes dificuldades de governança. Esse processo deu-se de forma gradual, da sua colonização às regiões metropolitanas.

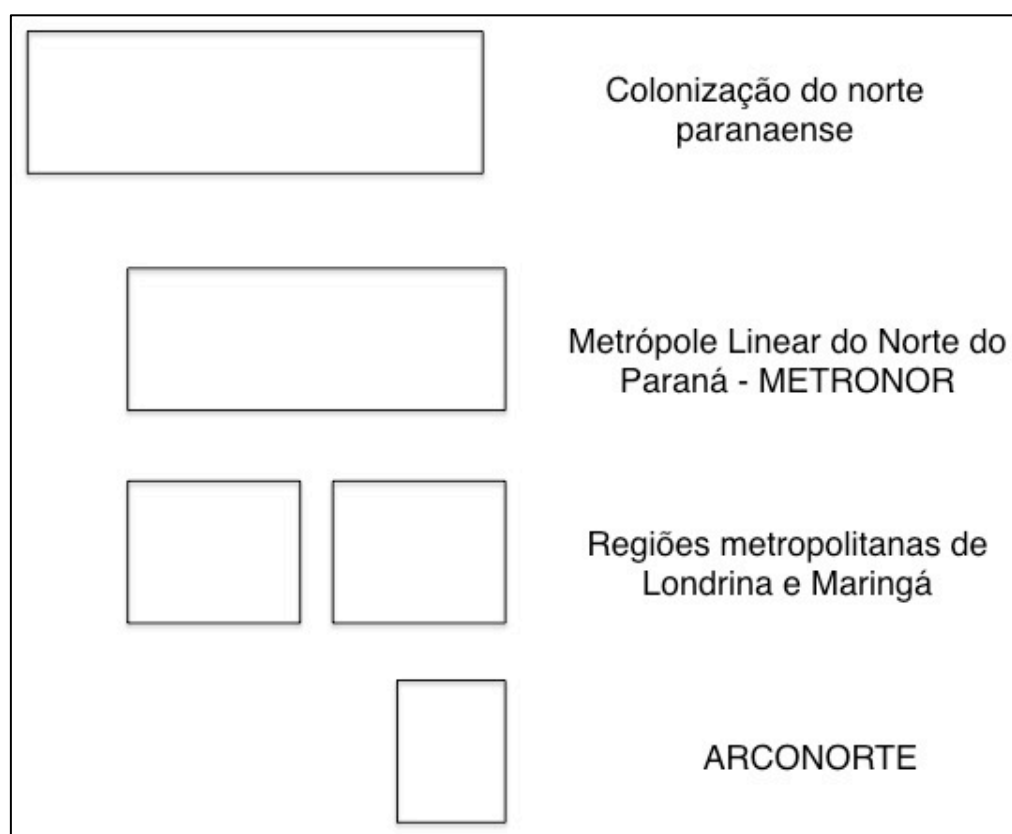


FIGURA 3 - O PROCESSO DE FRAGMENTAÇÃO DO NORTE DO PARANÁ NO SÉCULO XX E XXI

2.1 DA COLONIZAÇÃO DO NORTE DO PARANÁ À METRÓPOLE LINEAR DO NORTE DO PARANÁ – METRONOR

O processo de colonização no norte do Paraná vincula-se à dinâmica econômica do estado de São Paulo. Rego, Destefani e Cristo (2013) analisam que a

produção cafeeira do norte paranaense convergia para o centro articulador – técnico, financeiro e mercantil - que era São Paulo, bem como o porto de Santos, o destino da exportação. Para Rosaneli (2009), foram muitas as tentativas do governo paranaense de dinamizar a região por meio da exploração do café, mas foi apenas com a participação das empresas colonizadoras que o povoamento de fato concretizou-se, uma vez que proporcionou a instalação da infraestrutura necessária para o escoamento da produção.

Outrossim, planejar o norte era duplamente importante: primeiro, devido à sua localização geoestratégica em relação a São Paulo; segundo, por efeito da grilagem que avançava na região e somava, segundo Kohlhepp (2014), 5.471.900 hectares em 1944. Assim, embora o estado tenha contribuído no planejamento da colonização do norte, o desenvolvimento foi amplamente dirigido pela iniciativa privada.

Em 1924, o escocês Lord Lovat, especialista em agricultura, reflorestamento e problemas de colonização, é convidado pelo governo brasileiro para analisar as possibilidades de exploração da cultura do algodão com fins de fornecer matéria-prima para a dinâmica indústria têxtil inglesa (KOHLHEPP, 2014). Na visita ao Brasil, o escocês visitou o nordeste paranaense no intuito de prospectar investimentos em nome da *Paraná Plantations Ltd.*, empresa com sede em Londres, que viria a assumir o financiamento da primeira etapa da colonização na região. A FIGURA 4 mostra a linha do tempo do processo.

Além da *Paraná Plantations Ltd.*, a Companhia de Terras do Norte do Paraná, sediada em São Paulo, ficou responsável pelos projetos de loteamento da região. A ampliação da rede ferroviária, a implantação de projetos de loteamentos urbanos e a contribuição de imigrantes europeus foram essenciais para a realização do plano de desenvolvimento regional dos ingleses. Cunha (2005) aponta que foi apenas após a construção da rede de comunicação e o loteamento de Ibiporã, Londrina e Cambé que a ocupação seguiu o percurso para Rolândia e Arapongas, no final da década de 30, surgindo, em 1943, o município de Apucarana. No momento posterior, a exploração chegava finalmente a Maringá.

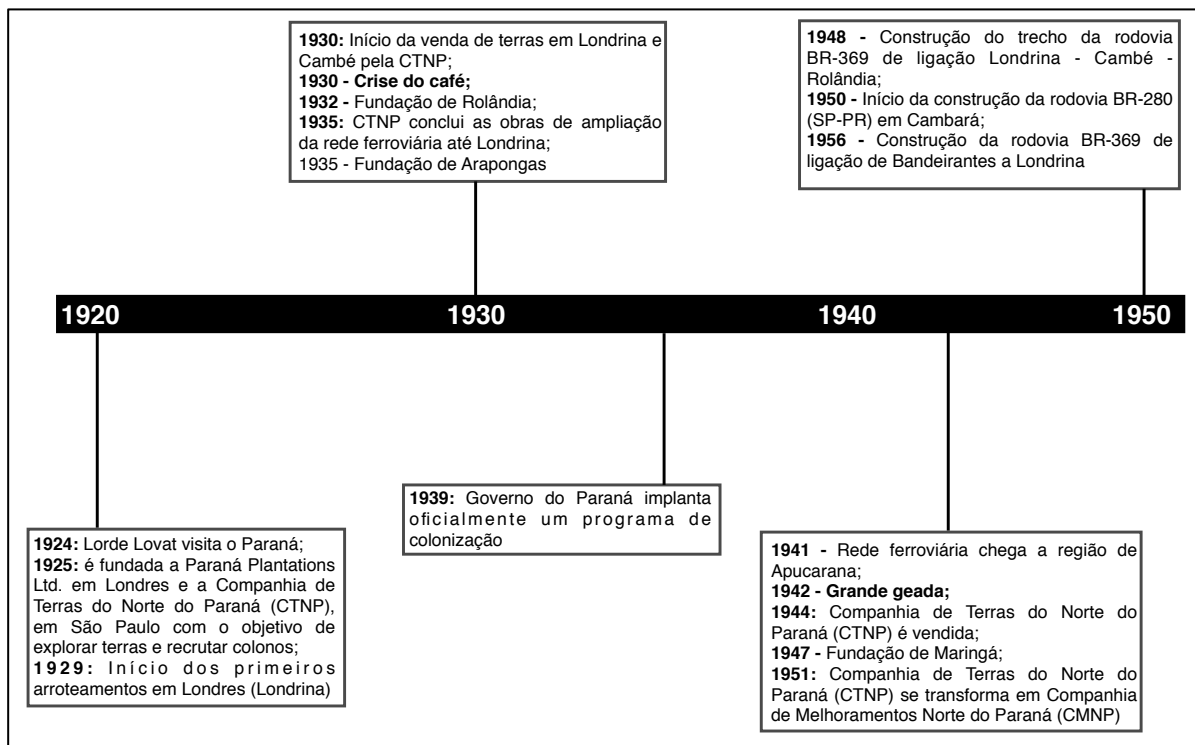


FIGURA 4 - LINHA DO TEMPO DA COLONIZAÇÃO DO NORTE DO PARANÁ
 ORGANIZAÇÃO: Autor (2015)

Rego, Destefani e Cristo (2013) destacam que, segundo estatísticas do Departamento de Aviação Civil, entre 1958 e 1962, o aeroporto da cidade de Londrina foi o terceiro do país em pousos e decolagens, ficando atrás apenas de Congonhas, em São Paulo, e do Santos Dumont, no Rio de Janeiro, indicando a intrínseca relação entre o norte cafeeiro e São Paulo. Monbeig *apud* Rosaneli (2009) afirmou que o norte do Paraná era *uma região que – se bem que pertença administrativamente ao Estado do Paraná – não deixa de ser de fato uma região de economia paulista*.

Para atender a demanda do escoamento da produção cafeeira, era essencial o desenvolvimento de infraestrutura regional. Nesse sentido, o papel das companhias de colonização foi preponderante no estabelecimento da rede urbana e do marco urbanístico paranaense. Em estudo sobre o papel dos urbanistas nesse período, Rego, Destefani e Cristo (2013) afirmam que a história da colonização do norte do Paraná é um “capítulo da vida paulista em território paranaense”. Isso porque, além da íntima ligação econômica com o estado vizinho, os engenheiros responsáveis pelos projetos das cidades e parte das obras públicas dos principais municípios planejados pelas companhias de terras foram executados por graduados

da Escola Politécnica de São Paulo.

A proposta inicial da Companhia de Melhoramentos era de criar no norte paranaense uma estrutura hierarquizada com quatro cidades principais, cidades menores intermédias e pequenas cidades dependentes – uma constelação de assentamentos urbanos (REGO; DESTEFANI; CRISTO, 2013). Segundo esses autores, o risco de ocupações irregulares de terras fizeram com que várias companhias ficassem responsáveis por projetar e executar obras nas municipalidades do norte do estado.

Com o impacto das ações das companhias de terras e o desenvolvimento da economia cafeeira, segundo Rosaneli (2009), o próprio norte do Paraná passou a ser observado de forma fragmentada. A porção que engloba as atuais regiões metropolitanas de Londrina e Maringá – o norte novo, clamado por alguns como alvo de “ações civilizatórias” das empresas colonizadoras, ganharam certo *status*, em detrimento das regiões circunvizinhas, de ocupação mais antiga.

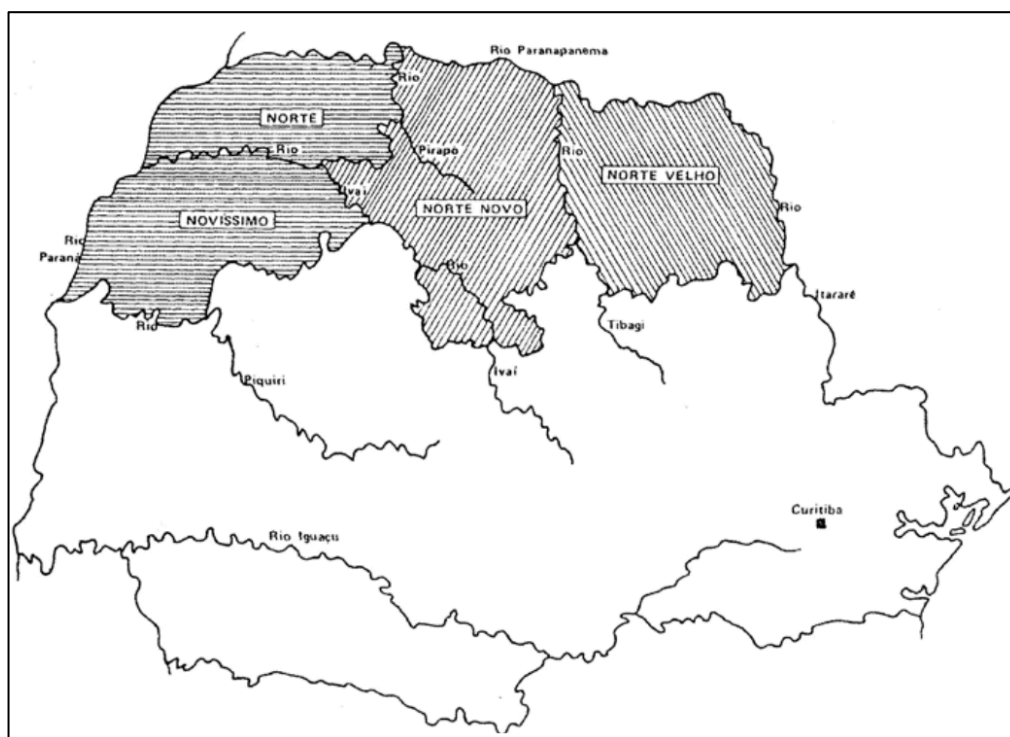


FIGURA 5 - NORTES DO PARANÁ
FONTE: ROSANELI (2009)

A riqueza gerada pela agricultura fez com que Londrina fosse conhecida como “capital mundial do café” entre os anos 1950 e 1960, e proporcionou o avanço da mecanização da agricultura. O surgimento de periferias urbanas resultante do processo de êxodo rural, identificado em diversas regiões do Brasil num contexto de

profundas mudanças econômicas, sobretudo devido à internacionalização do capitalismo tornou-se inevitável. Bragueto (1996) aponta que:

[...] há uma generalização da perda de população rural, acompanhada de um crescimento urbano de praticamente todos os municípios [paranaenses] que passaram pelo processo de industrialização da agricultura. Isto por um lado, acarreta a conformações de periferias urbanas, inclusive nas pequenas cidades e, por outro lado, traz um crescimento muito mais intenso da população nos centros maiores e nas cidades vizinhas a estes centros. (BRAGUETO, 1996, p. 265).

Essas transformações dos meios de produção provocaram uma guinada nos polos do norte do estado, mesmo que o êxodo rural implicasse na periferização de algumas regiões dessas cidades e dos municípios vizinhos. Assim, o plano inicial dos engenheiros e urbanistas das companhias de criar uma espécie de “constelação” de cidades acabou por se esvaziar. Em detrimento do plano inicial das empresas de origem inglesa, a nova ideia que surgiu nos papéis foi a de realização dos grandes projetos de infraestrutura. Surge a metrópole linear do norte do Paraná – METRONOR.

Barros e Polidoro (2012) relatam que em 1970 foi formado um grupo nas Universidades Estaduais de Londrina e de Maringá⁴¹ no intento de desenvolver o plano da METRONOR. O objetivo inicial era de se criar uma região que ligasse os municípios do entorno das rodovias BR-369 e BR-376 em ação conjunta com o Ministério do Interior e Secretaria de Planejamento do Estado do Paraná. Esse projeto reforçava a centralidade regional do norte paranaense e atendia às relações já existentes com o estado vizinho. A FIGURA 6 indica as rodovias-alvo do projeto e os municípios abarcados.

Segundo o traçado das vias, o METRONOR abarcaria o município de Jataizinho (leste de Londrina), seguindo para Iporã, Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas, Apucarana, Mandaguari, Marialva e Sarandi, chegando a Maringá. Importante ressaltar que os quatro últimos fazem parte da atual região metropolitana de Maringá e os cinco primeiros, da região metropolitana de Londrina.

Destaca-se que, anteriormente à formação da equipe de técnicos de ambas

⁴¹ A Lei nº 6.034 de 06/11/69 autorizou a criação da Universidade Estadual de Maringá, agregando à mesma as faculdades existentes já o Decreto nº 18.110, de 28 de janeiro de 1970 criou a Universidade Estadual de Londrina, organizada a partir da junção de cinco faculdades.

Universidades Estaduais da região nos estudos para a METRONOR, o governo do estado do Paraná havia solicitado à Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS) os primeiros estudos para embasar a ideia da integração regional. Um parêntese importante sobre o papel da SAGMACS no Brasil deve ser feito, sobretudo diante do contexto nacional no desenvolvimento de estudos técnicos e a incorporação do planejamento (regional e urbano) no país, que chamou a atenção do Padre Lebre, um dos fundadores da *Économie et Humanisme* que desenvolvia alguns trabalhos sobre economia e realidade social de determinadas regiões.

A vinda de Lebre ao Brasil foi financiada pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) (CESTARO, 2009). Apesar de ser considerado “progressista” demais para a classe empresarial paulistana, foi o religioso quem liderou a SAGMACS, junto com outros intelectuais. Monte-Mór (2006) indica que a SAGMACS atuou em várias cidades do Brasil, compondo um grupo de pesquisadores das diversas disciplinas do planejamento urbano e das ciências sociais, conformando um debate sobre a repolitização das cidades.

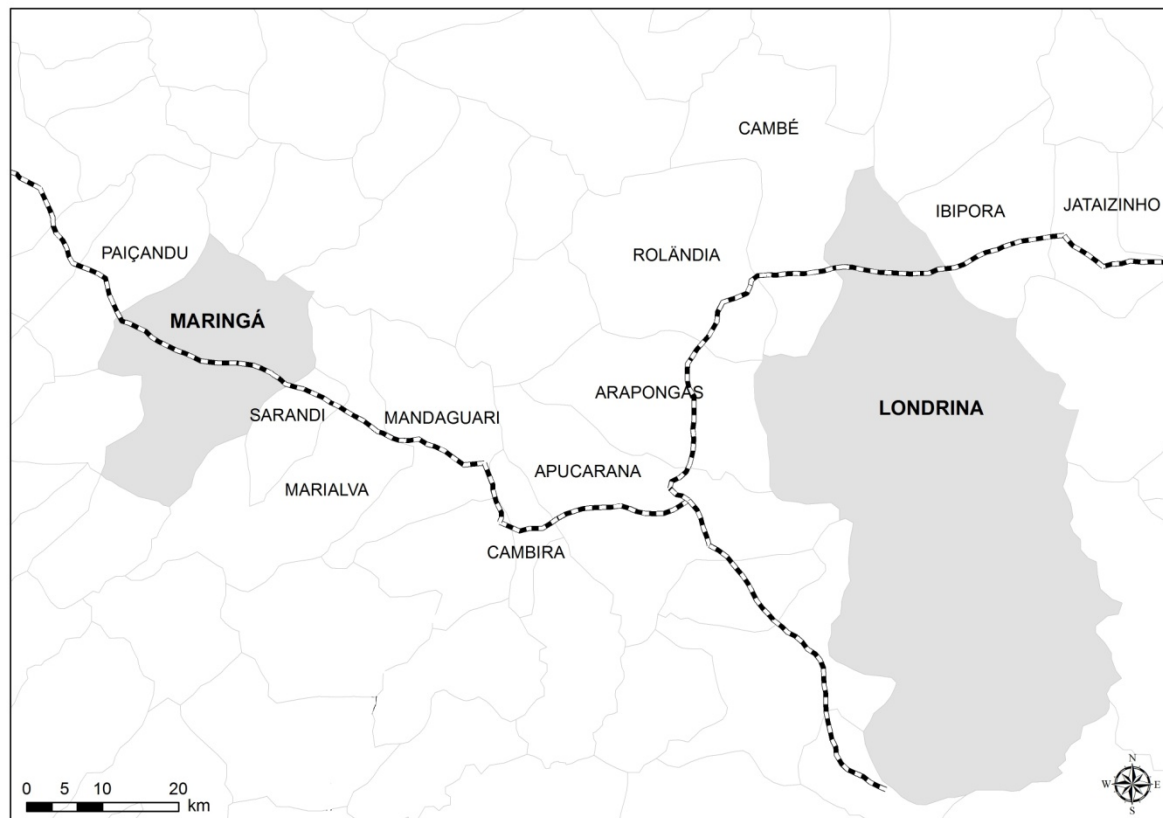


FIGURA 6 - RODOVIAS BR-369 E BR-376, PROJETO "METRONOR" (LINHA TRACEJADA)

Cunha (2005), em trabalho dedicado a compreender Londrina como “metrópole de papel”⁴², aponta que a SAGMACS em trabalho técnico sobre o norte do estado indicou, entre alguns pontos, a demanda de desenvolver um plano diretor para a região. Além disso, também propunha incentivar o desenvolvimento dos principais polos urbanos regionais criando, assim, condições para o desenvolvimento equilibrado das cidades paranaenses.

O interesse em desenvolver planos estratégicos para o estado do Paraná é materializado na criação da Comissão de Desenvolvimento Municipal (CODEM), que tinha o papel, como indica Cunha (2005), de realizar projetos para as prefeituras das principais cidades que compunham a rede. Foram criados três principais eixos (FIGURA 7); 1) o *Eixo Leste* envolvendo Paranaguá, Curitiba, Campo Largo e Ponta Grossa; 2) o *Eixo Oeste* composto por Cascavel, Toledo, Marechal Cândido Rondon e Guaíra e 3) o *Eixo Norte* Londrina-Maringá englobando Ibiporã, Londrina, Cambé, Rolândia, Apucarana, Arapongas, Cambira, Jandaia do Sul, Mandaguari, Marialva e Maringá.

Cunha (2005), citando Paraná (1980):

a concepção de “eixo de desenvolvimento urbano”, proposta no documento da PDU/PR, veio agregar-se o conceito de “eixo- industrial”, como aporte do estudo das agroindústrias do Paraná, fato que originou solicitação da Secretaria de Estado do Planejamento – SEPL ao Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social – IPARDES, ainda em 1973, no sentido de que elaborasse o “Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná – PROEI”, o qual deveria procurar, em primeira aproximação, estabelecer a localização de áreas industriais e os requisitos para a sua implementação nos três eixos citados. Em 1975, também através de convênio com a SEPL, a Universidade Federal do Paraná – UFPR, elaborou o documento “Planos Industriais Leste, Norte e Oeste do Paraná – PRI”, onde são retomadas as investigações do trabalho, acima, porém em maior grau de aprofundamento, agregando também considerações sobre os perfis mais viáveis para cada um dos eixos industriais.

⁴² A representação “Londrina Metrópole” encontrou terreno fértil e a partir da constituição de 1988, que permitiu aos Estados criar regiões metropolitanas. Fruto de um projeto parlamentar, essa representação se concretizou com a criação da Região Metropolitana de Londrina em julho de 1998. Entretanto, após seis anos dessa institucionalização, a Região Metropolitana de Londrina ainda não se efetivou, não saiu do papel. (CUNHA, 2005, p. 20).

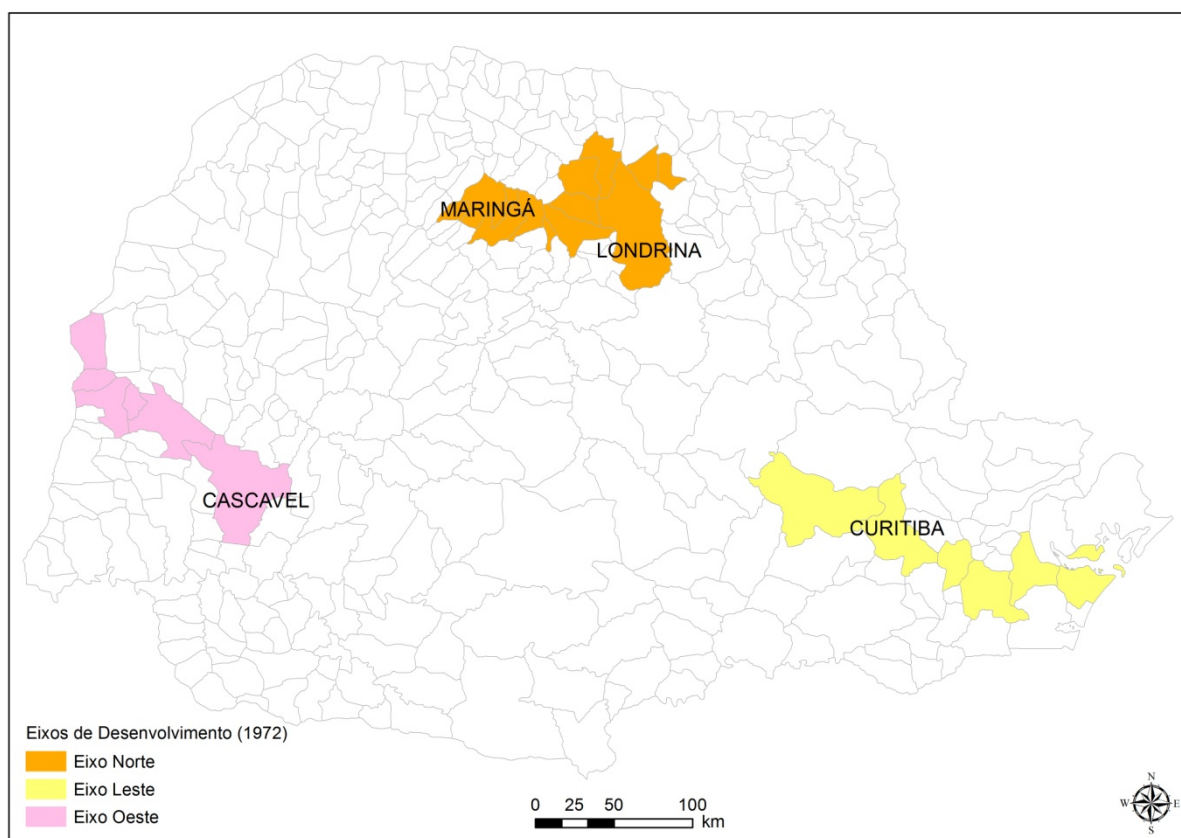


FIGURA 7 - EIXOS DE DESENVOLVIMENTO DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO PARANÁ (1972)
 ORGANIZAÇÃO: AUTOR (2014) A PARTIR DE ITCG (2010) E CUNHA (2005)

Apesar de Curitiba polarizar inicialmente o desenvolvimento da indústria paranaense com a criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) nos anos 1970, a modernização da agricultura do norte proporcionou o processo de industrialização de Londrina e Maringá, alastrando-se para Apucarana e Arapongas. Avançando nas propostas de integração via METRONOR, Cunha (2005) lista os objetivos para o eixo Londrina-Maringá:

1. Adequação do crescimento do Eixo ao processo de desenvolvimento regional, estadual e nacional, com a redefinição, caso necessário, do modelo de organização espacial e funcional dos centros urbanos nele contidos;
2. Otimização do rendimento da economia urbana por meio de compatibilização às tendências do processo de desenvolvimento regional e de melhor aproveitamento das potencialidades encontradas no Eixo e seu entorno;
3. Melhor estruturação das funções urbanas para elevação dos padrões de urbanização e da qualidade de vida. - Racionalização das inversões em infraestrutura, de modo a assegurar redução nos custos de urbanização;

4. Maximização no aproveitamento dos recursos da Região, sem destruir seus recursos naturais não renováveis.

5. Estabelecimento de um sistema integrado de gestão do processo de urbanização, com a participação articulada dos diversos níveis decisórios nele envolvidos;

Segundo Terra Roxa⁴³ (2014), eram planos da METRONOR: integração rodoviária, ferroviária, aérea, telecomunicações, habitação popular, zoneamento e gestão metropolitana. Ainda, de acordo com Terra Roxa (2014, p. 19), intencionava-se:

1. Integração ferroviária: implementação da rede de sistema ferroviário metropolitano de passageiros de grande capacidade e alto desempenho para o deslocamento da população no Eixo Londrina-Maringá;

2. Transporte aéreo: construção de um terminal único de passageiros e cargas de porte regional para o METRONOR, a ser localizado entre Cambira e Arapongas;

3. Integração das telecomunicações: alteração das tarifas nas chamadas telefônicas no eixo Londrina-Maringá, transformando-as em ligações locais, favorecendo o plano pessoal e empresarial;

4. Programa Regional de Habitação Popular: ampliação da ação da Companhia de Habitação de Londrina (COHAB) para todos os municípios da METRONOR;

5. Zoneamento industrial: estabelecimento de um zoneamento industrial ao longo do METRONOR, para evitar o comprometimento dos mananciais hídricos, da mesma forma, para auxiliar no ordenamento do uso do solo urbano e fomentar a integração física entre as cidades;

6. Zoneamento ambiental: proposição de alteração nas leis de uso e ocupação do solo das cidades do aglomerado, no sentido de serem previstas faixas de preservação permanente em torno das cabeceiras e ao longo do leito dos fundos de vales presentes nesses centros.

7. Gestão Metropolitana: institucionalização do METRONOR como

⁴³ A Agência de Desenvolvimento Terra Roxa Investimentos (TRI) é uma Oscip (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público) composta por diversas associações do comércio, serviço e indústrias da região Norte do estado. Em seu sítio eletrônico, disponível nas línguas italiana, alemã e inglesa, é possível observar diversas propostas de integração e desenvolvimento do Eixo Londrina-Maringá.

aglomeração urbana no plano estadual, contando com a participação e apoio financeiro dos governos da União e do Estado, bem como das municipalidades envolvidas, visando à implementação de um programa de gestão compartilhada do espaço, voltado à integração metropolitana. Em decorrência da instauração do processo de planejamento e gestão, a criação de um ente administrativo seria destinado a coordenar a elaboração de estudos, pesquisas e projetos voltados ao desenvolvimento físico-territorial e socioeconômico do METRONOR, a detalhar as propostas do plano, bem como assessorar tecnicamente as prefeituras quanto à gestão dos espaços urbanos em seus municípios.

A criação dos planos, projetos, diagnósticos e estratégias no âmbito da METRONOR teve auxílio, como apontado anteriormente, das Universidades Estaduais de Londrina e Maringá, que passaram a abrigar escritórios anexos aos seus *campi*. Foram também firmados acordos entre instituições no Paraná como o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES), Instituto Ambiental do Paraná (IAP), além do Ministério do Interior. Cunha (2005) afirma que a dificuldade de desenvolver os trabalhos em dois escritórios distintos fez com que as atividades fossem deslocadas para Curitiba e, em momento posterior, para Apucarana.

O fim da ditadura militar e a emergência de coligações partidárias diversas trouxe um novo momento para a METRONOR. A decisão política prevaleceu sobre os anseios técnicos e a demanda popular. Para Cunha (2005), a oposição entre governo federal e estadual fez com que o projeto deixasse de ter apoio federal que passou a instalar, em diversas regiões brasileiras, Unidades de Administração de Subprojetos (UAS) ligada ao Ministério do Interior e Superintendências de Desenvolvimento (no caso paranaense, da Região Sul – SUDESUL).

A sede do escritório da UAS instalou-se em Apucarana contrapondo-se à METRONOR, num cenário de conflito político. Nesse momento, inicia-se o desgaste do projeto METRONOR e sua inviabilização tornou-se irrevogável. A SUDESUL, bem com outras Superintendências de Desenvolvimento, foi extinta no pacto federativo da Constituição de 1988. O projeto METRONOR, por conseguinte, foi engavetado.

Nota-se que o surgimento do pacto federativo trouxe uma nova concepção do “todo” no estado do Paraná: as estratégias de encarar o estado na sua totalidade, ao selecionar eixos de desenvolvimento (Curitiba-Litoral, Londrina-Maringá,

Cascavel-Toledo) procede para articulações políticas efêmeras, pautadas em alianças locais com consequências socioespaciais inquestionáveis. O norte do Paraná, observado até então de forma única no eixo compreendido entre Londrina e Maringá, passa a abrir o precedente da sua fragmentação, num movimento que terá o seu apogeu no início do século XXI. Os impactos desse novo pacto federativo avassalador é materializado nas regiões metropolitanas, estabelecidas no formato *self-service*⁴⁴.

⁴⁴ O *self-service*, serviço comum no setor alimentício brasileiro, tem como principal objetivo a rapidez no atendimento de uma demanda cuja qualidade não necessariamente atende aos clientes mais exigentes. As regiões metropolitanas no Paraná tem sido guiadas de forma semelhante: as criações e alterações nas estruturas delas têm atendido de forma ágil o anseio político-eleitoral, em detrimento da qualidade dos serviços prestados à parte população.

2.2 ASSOCIAÇÃO REGIONAL DE INTEGRAÇÃO OPERACIONAL – ARCO NORTE

Em 2006, o prefeito do município de Londrina, Nedson Luis Micheleti, e o deputado André Vargas⁴⁵, juntamente com o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL), presidido pelo arquiteto João Baptista Bortolotti (técnico também responsável por guiar os projetos da METRONOR no período anterior a ser engavetado), propuseram a criação de um consórcio regional⁴⁶ composto por Londrina, Cambé, Ibiporã, Arapongas e Apucarana: o ARCONORTE (FIGURAS 8 E 9). Entre os diversos objetivos do ARCONORTE estavam: a construção de um aeroporto internacional de cargas da magnitude do aeroporto Galeão⁴⁷, no Rio de Janeiro, além da duplicação de rodovias importantes para a região de Londrina, além de acessos ao terminal de cargas, como é possível observar nas cartas imagem do IPPUL (2006).

⁴⁵ O deputado André Vargas, natural de Assaí, região metropolitana de Londrina, fez carreira política nessa cidade, mas nunca foi eleito como prefeito. Durante a gestão de Nedson Luis Micheleti, propulsor do ARCONORTE, André Vargas chegou a ocupar temporariamente o cargo de prefeito. Presidente do PT do Paraná, o deputado foi responsável pela aprovação do projeto “Minha Casa, Minha Vida” na gestão Lula, antes de ser preso na Operação Lava Jato da Polícia Federal.

⁴⁶ O ARCONORTE, liderado pelo arquiteto João Baptista Bortolotti, presidente do IPPUL à época, é o marco de uma nova perspectiva regional para o norte do Paraná. Embora o próprio arquiteto tenha se envolvido, décadas atrás, em projetos como a METRONOR, o ARCONORTE inaugura uma nova fragmentação, excluindo totalmente Maringá e os municípios do seu entorno do projeto. Politicamente, teve o apoio do deputado André Vargas e da senadora Gleisi Hoffmann (natural de Curitiba, cujo esposo, ex-ministro dos governos Lula e Dilma Rousseff, Paulo Bernardo, fez sua carreira em cargos comissionados em Londrina). A exclusão de Maringá também pode ser interpretada pelo viés político, já que o ex-prefeito da cidade Silvio Barros (2005-2009, sendo o seu vice eleito em 2013), possuía apoio de Beto Richa (PSDB, governador do Paraná, natural de Londrina).

⁴⁷ Importante salientar que o novo aeroporto de cargas do estado do Paraná, cuja instalação foi aprovada em 2014 pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), será o maior terminal de cargas e passageiros da América Latina e o quarto do mundo em possibilidade de tráfego. Projetado para um fluxo de 750.000 pousos e decolagens por ano, o terminal aeroportuário paranaense estará entre os quatro maiores ao final de sua implantação. (<http://www.cacg.com.br/>).

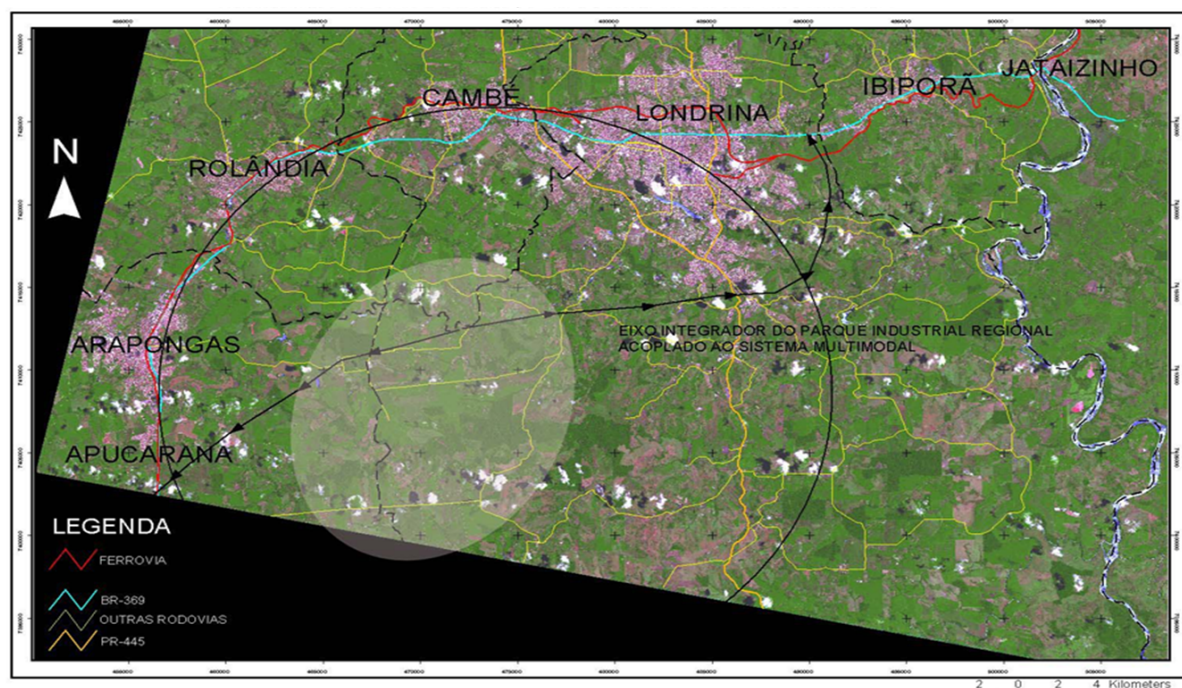


FIGURA 8 - CARTA IMAGEM DO PARQUE INDUSTRIAL REGIONAL MULTIMODAL
 FONTE: IPPUL (2006)

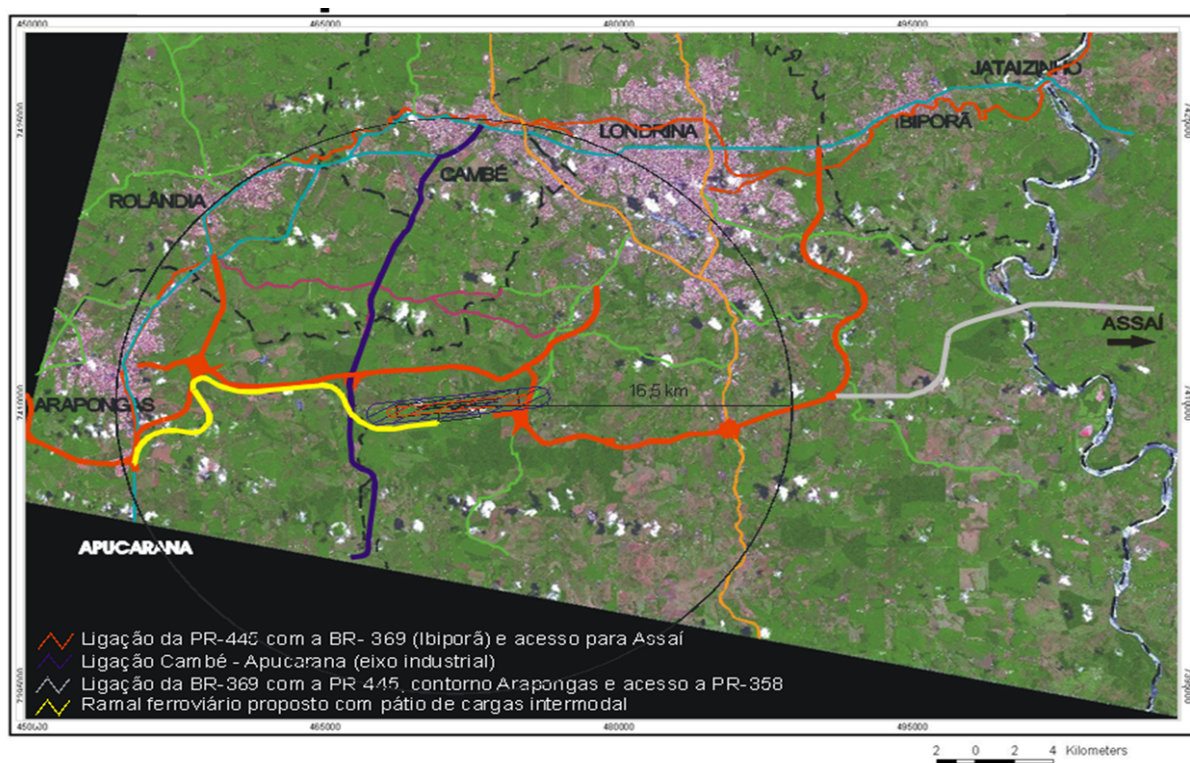


FIGURA 9 - PROPOSTA DE INSTALAÇÃO DE INFRAESTRUTURA MODAL
 FONTE: IPPUL (2006)

A disponibilidade de um aeroporto internacional de cargas, vias de escoamento da produção e sua localização estratégica no Mercado Comum do Sul

(MERCOSUL) seriam base para a criação de um sítio industrial, como desejado nos idos dos anos 1970. De acordo com o IPPUL (2006), constituíam-se como objetivos do consórcio:

1. Combinar ações de instituições públicas e privadas visando objetivos econômicos e sociais;
2. Integrar as políticas públicas municipal, estadual e federal objetivando o desenvolvimento sustentável;
3. Garantir a suficiência das cidades envolvidas, promovendo a polinucleação, valorizando a atratividade de cada município;
4. Criar um novo impulso que priorize o desenvolvimento inteligente baseado em soluções inovadoras, com visão integral e de futuro, minimizando os impactos ambientais;
5. Potencializar a utilização dos recursos naturais, institucionais, infraestruturais, produtivos e humanos;
6. Favorecer novas atividades econômicas geradoras de empregos, trabalho e riquezas, promovendo a inserção social e melhor distribuição da riqueza produzida;
7. Incentivar a cultura e a modernidade cultural para promoção de uma comunidade cidadã, educada, criativa e inovadora;
8. Respeitar a diversidade cultural e étnica para geração de riquezas;
9. Facilitar a permanência de profissionais qualificados nas instituições de ensino e pesquisa da região;
10. Desenvolver uma comunidade conectada, articulada, informada, qualificada, capaz de captar recursos, produzir e interferir em ideias e tendências mundiais;
11. Integrar os cidadãos numa comunidade aberta, atraente e cosmopolita;
12. Garantir e proteger o pleno desenvolvimento das capacidades pessoais e comunitárias;

O ARCONORTE, como indicam os seus propósitos, é uma revisão escalar de projetos e ideias que já circulavam pelo norte no Paraná. Trata-se, na realidade, de uma fragmentação da METRONOR e, com efeito, da região metropolitana de Londrina, com forte conteúdo político. Com uma nova roupagem tecnocrática, não trata-se apenas de um projeto de integração regional como indica a pretensão de

desenvolver uma comunidade “conectada, informada e qualificada”, além de “facilitar a permanência de profissionais nas instituições de ensino e pesquisa da região”, “combinar ações de instituições públicas e privadas”, bem como “integrar políticas entre os entes federativos”. Em suma, parte das ambições do projeto não cabem, jurídico e institucionalmente, para nenhum dos atores envolvidos no processo já que, por exemplo, facilitar a permanência de profissionais em instituições de ensino e pesquisa vai além dos anseios dos prefeitos das municipalidades envolvidas.

Os custos iniciais do projeto foram orçados em R\$ 127,5 milhões (IPPUL, 2006) e incluíam: pavimentação das rodovias (atuais vias vicinais) em Londrina e PR-445; construção de vias para acesso ao aeroporto a partir de Ibiporã (PR-445), Cambé, Rolândia, Arapongas e Apucarana (via BR-369). Cada município contribuiria com determinado montante, a ser depositado no Fundo do ARCONORTE. O resultado disso seria:

A integração regional provocará o desenvolvimento de forma articulada, aumentando o potencial de atratividade para novos investimentos que gerem produção, empregos e renda de maneira sustentável, propiciando o desenvolvimento dos arranjos produtivos locais e regionais, potencializando os recursos naturais, recursos humanos, institucionais e de infra-estrutura já presentes em toda a região e a cooperação operacional dos municípios envolvidos na busca de soluções comuns. (IPPUL, 2006, p. 7).

A construção do aeroporto internacional de cargas, segundo os proponentes:

[...] potencializará a produção agrícola como fruticultura, horticultura, floricultura, produtos orgânicos, carnes e outros produtos para o mercado interno e externo, agregando valor, gerando trabalho, emprego e renda em toda a região. O sítio proposto deverá integrar área de galpões para o Porto Seco e galpões industriais e logística para transporte intermodal, ligando o transporte de carga rodoviário e ferroviário ao aeroporto. O aeroporto regional estará no epicentro da sede dos municípios de Apucarana, Arapongas, Rolândia, Cambé e Londrina a uma distância média de 16,7 Km. (IPPUL, 2006, p. 9).

Algo não inédito é marcante nos objetivos supracitados do projeto: a “integração dos cidadãos numa comunidade aberta, atraente e cosmopolita”, além de interferir nas “ideias e tendências mundiais”. Ambas citações mostram como o ideal da “Londrina Eldorado” ou “Londrina Canaã”, construído a partir da década de

1940, devido à fertilidade da terra roxa e à prosperidade trazida pelo cultivo do café, é revisitado. Esse espírito de grandeza ressurge em 2006 no contexto de revisão do plano diretor de Londrina e traz diversos projetos urbanos (além do ARCONORTE) para o município, encabeçados pelo arquiteto João Baptista Bortolotti, presidente do IPPUL à época, como a construção de um novo centro para a cidade e, no entorno, o Teatro Municipal (FIGURA 10), além de complexos multiuso de *shopping center*, hotéis e residências de alto padrão.



FIGURA 10 - PROJETO DO TEATRO MUNICIPAL DE LONDRINA E ESPAÇOS MULTIUSO DO ENTORNO, NO NOVO CENTRO (NAS PROXIMIDADES DO MARCO ZERO)
FONTE: <http://www.azumaimai.com.br/?p=567>

Com o fim do mandato do prefeito Nedson Luis Micheleti, o plano diretor passou por diversas revisões e, em julho de 2013, ainda encontrava-se em trâmites entre o Poder Executivo e Legislativo. O ARCONORTE, por outro lado, prosseguiu na gestão de Barbosa Neto (2009-2012) sendo que, em 1 de dezembro de 2009, foi decretado como de utilidade pública uma área de 5.700ha na região sul do município de Londrina, destinada a receber o aeroporto internacional.

Embora o projeto inicial englobasse apenas cinco municípios, em dezembro de 2011 firmou-se um convênio, liderado por Londrina, com os novos integrantes do ARCONORTE: Jataizinho e Assaí. De acordo com LONDRINA (2011), o acordo intermunicipal:

prevê a integração viária dos oito municípios, convergindo para o futuro aeroporto de cargas e complexo logístico a ser construído no distrito de São Luiz, em Londrina. Deverão ser abertas e pavimentadas, rodovias de acesso ao futuro Aeroporto Internacional de Cargas, na região sul de Londrina, e a construção de uma ponte sobre o rio Tibagi, no Distrito da Maravilha, ligando a Assaí, pelo Distrito de Pau D'alto. O Aeroporto Internacional de Cargas será construído em área estratégica, no centro do Mercosul. Em um raio de 1.500 quilômetros haverá acesso às principais cidades da América Latina. É uma área que congrega aproximadamente 200 milhões de consumidores potenciais e tem PIB superior a U\$.1 trilhão. Potenciais Parceiros Estratégicos – DHL – maior operador logístico da atualidade em todo o mundo, Grupo SAMSUNG e ANTONOV. (LONDRINA, 2011).

O novo pacto firmado entre os integrantes passou a incluir construção de uma ponte, uma vez que Jataizinho localiza-se nos limites do rio Tibagi. Além da construção e duplicação de rodovias novas e existentes, o projeto do ARCONORTE previa também a instalação de transporte ferroviário, contudo numa escala reduzida, uma vez que o município de Maringá e vizinhos, diferente da METRONOR, não estão incluídos nessa nova proposta de integração regional:

O Plano Diretor prevê ainda transporte ferroviário de massa junto a ferrovia já existente cerca de 15 Km do sítio aeroportuário, integrando o centro das cidades circunvizinhas interligando os municípios consorciados. (IPPUL, 2006, p. 9).

O Plano Diretor, foco da citação extraída de um documento do IPPUL sobre o projeto ARCONORTE, ainda não existe, seria um projeto a ser construído em conjunto com os municípios de sua formação inicial. Embora o deputado André Vargas fizesse parte da base do governo federal na gestão Lula, bem como os prefeitos de Londrina nas duas gestões em que o ARCONORTE foi discutido, o projeto não entrou para o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) 1. Na segunda etapa do PAC, um novo projeto de integração regional voltou em pauta, uma antiga ideia, com nova roupagem, o Trem Pé Vermelho. O ARCONORTE, por outro lado, foi arquivado.

2.3 O TREM PÉ-VERMELHO

Apesar do sistema ferroviário remontar à história de ocupação do próprio norte do Paraná, uma vez que foi a instalação dessa estrutura de comunicação que possibilitou o seu desenvolvimento e, posteriormente, a construção das rodovias, somente no início dos anos 2000 o tema foi resgatado.

Segundo o Jornal de Londrina (2011), quando o Instituto Alberto Luís Coimbra de Pós-Graduação da Universidade Federal do Rio Janeiro (UFRJ) avaliou 64 rotas ferroviárias pelo país e chegou à conclusão de que os trechos Bento Gonçalves e Caxias do Sul, no estado do Rio Grande do Sul, e o trecho Londrina e Maringá eram considerados os mais viáveis do ponto de vista econômico e de deslocamento populacional, iniciaram-se os primeiros estudos do projeto Trem Pé-Vermelho, numa clara alusão à terra roxa, predominante no norte paranaense.

Embora a discussão de reativar o modal de transporte ferroviário no Brasil date do governo Lula (2003-2010), bem como do início do PAC e tímida reforma legal sobre o tema ferroviário (Lei 11.772 de 17 de setembro de 2008), é na gestão Dilma Rousseff (2011-2014) que os primeiros estudos foram desenvolvidos e a Empresa Pública de Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (VALEC) voltou à ativa, mediante a contratação de pessoal e execução de laudos técnicos.

Em 22 de abril de 2013, o Ministério dos Transportes publicou os estudos de viabilidade para construção da rede ferroviária, como planejada na época da METRONOR, devido principalmente à possibilidade de reaproveitamento das faixas de domínio⁴⁸ presentes na estrutura atual. O estudo, coordenado pelo Laboratório de Transporte e Logística (LabTrans) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), trouxe a possibilidade da instalação de Veículo Leve Sobre Trilhos – VLT como forma de utilizar a rede ferroviária para também transportar passageiros. O estudo, no contexto da política nacional de resgatar as ferrovias foi:

instituído com a finalidade de criar condições para o retorno do transporte de passageiros às ferrovias, promovendo o atendimento regional, social e turístico, onde viável, e a geração de emprego e renda. O Programa prevê intervenções para implantação de trens modernos do tipo Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) para ligações regionais e interestaduais, especialmente entre cidades que apresentem alta concentração populacional. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2013, p. 37).

⁴⁸ Para efeito desse Decreto, entende-se por faixa de domínio a porção de terreno com largura mínima de quinze metros de cada lado do eixo da via férrea, sem prejuízo das dimensões estipuladas nas normas e regulamentos técnicos vigentes, ou definidas no projeto de desapropriação ou de implantação da respectiva ferrovia. (Decreto Federal 7.929, de 18 de fevereiro de 2013).

De acordo com o documento, a extensão da rede seria, inicialmente, de 122 km. Entretanto, devido ao projeto já existente das estações em Maringá e em Londrina, o trecho totalizaria 126km. No caso do percurso completo, como inicialmente projetado, de Ibiporã a Paçandu, o total somaria 152,7 km. Em reportagem do periódico Gazeta do Povo (2014), a extensão atribuída ao trecho é de 150 km.

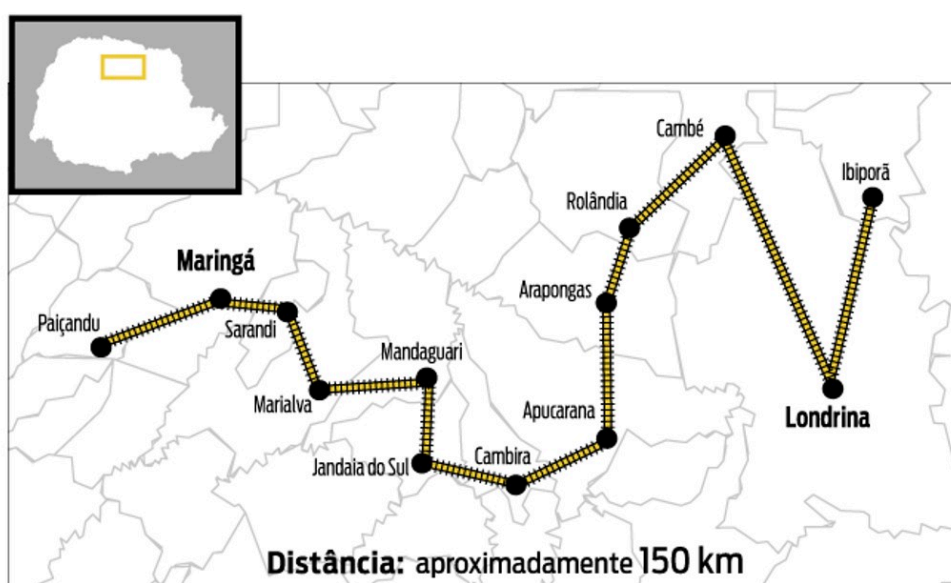


FIGURA 11 - TRECHO DO PROJETO EXECUTIVO DO TREM PÉ-VERMELHO
FONTE: GAZETA DO POVO (2014)

O sonho da integração ferroviária no norte paranaense é tão evidente que o município de Maringá já possui projeto arquitetônico da localização da estação no município (FIGURA 12). Entretanto, é afirmado, segundo o Ministério dos Transportes (2013), sobre o projeto:

existe um projeto conceitual produzido pela Prefeitura Municipal de Maringá para a construção de uma estação ferroviária de passageiros no falso túnel existente na área central da cidade, junto ao terminal rodoviário urbano. Esse projeto poderá ser parcialmente implantado para atender ao serviço de transporte objeto do presente estudo, numa primeira etapa, sem a magnitude arquitetônica prevista pela Prefeitura. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2013, p. 80).

Ainda que a divulgação do programa de reativação da estrutura ferroviária tenha sido anunciado apenas em 2013, o município de Apucarana, já em 2011, abriu concorrência pública para contratação de empresa com a finalidade de desenvolver um projeto de engenharia para o contorno ferroviário localizado no município, apesar

da jurisdição do modal estar no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

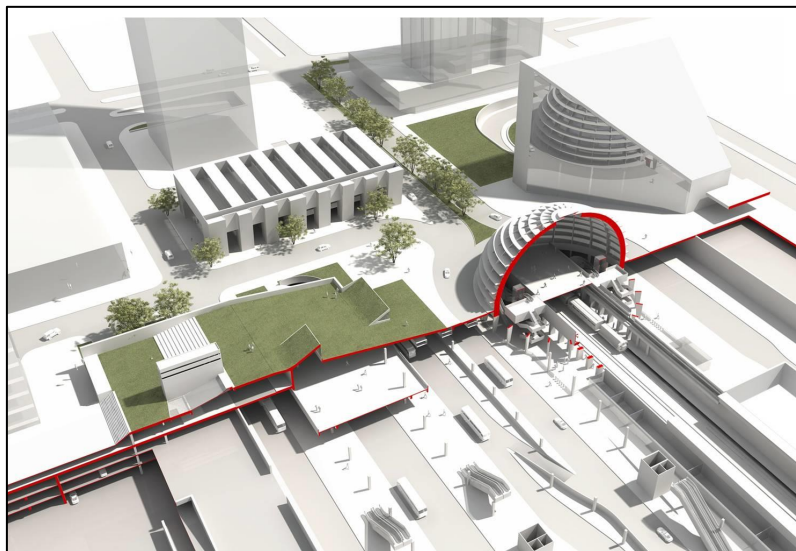


FIGURA 12 - PROJETO ARQUITETÔNICO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO TREM PÉ VERMELHO NO CENTRO DE MARINGÁ - PR
FONTE: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (2013)

Assim como nos recentes projetos de ampliação dos aeroportos brasileiros das capitais sede da Copa do Mundo da FIFA de 2014 e das Olimpíadas de 2016, o desafio de reativar os trechos ferroviários encontra conflitos nas ocupações irregulares nas faixas de domínio, áreas essenciais para ampliação da rede, uma vez que, conforme aponta o Ministério dos Transportes (2013), há impossibilidade de utilizar os trilhos existentes para transportar cargas e pessoas devido à saturação da rede e das ocupações.

Em junho de 2013, a presidente Dilma Rousseff e a ministra da Casa Civil, a Senadora paranaense Gleisi Hoffmann, anunciaram a liberação de 1,2 bilhões de reais a fundo perdido para o estado do Paraná. Tais recursos faziam parte do programa PAC 2 de financiamento de médias e grandes cidades, apesar de, no Paraná, as propostas incluírem cidades com população inferior a 35 mil habitantes.

Do montante total previsto no PAC 2, R\$ 236,4 milhões seriam destinados a obras de mobilidade (num gesto político de minimizar as manifestações de junho de 2013), R\$ 367,2 milhões em pavimentação e R\$ 658,7 milhões em saneamento básico. Importante ressaltar que, em fevereiro do mesmo ano, o governo federal havia anunciado R\$ 994 milhões de reais para construção, ampliação e recuperação de aeroportos de médias e pequenas cidades paranaenses, dentre as quais

incluíam-se Londrina e Maringá, diferente do planejado pelos técnicos da METRONOR e defendido até os dias de hoje pela OSCIP Terra Roxa, segundo o qual o aeroporto do eixo Londrina – Maringá, idealmente, seria instalado em Apucarana e o deslocamento dos municípios para o terminal ocorreria pela rede rodoviária e ferroviária.

O Trem Pé-Vermelho também seria beneficiado com a liberação de verbas a fundo perdido para realização das obras. Durante os meses de maio a junho de 2013 ocorreram consultas públicas sobre o projeto no site do Ministério dos Transportes e audiências públicas em alguns municípios que teriam estações da rede ferroviária. Não há notícias recentes após esse período de participação popular. Em meados de janeiro de 2014 a ministra paranaense deixou o governo federal para disputar o governo do Estado do Paraná nas eleições de 2014. Em 2015, o Brasil passou a enfrentar os efeitos da crise global de 2008, indicando para a execução de medidas de austeridade que podem afetar diretamente as obras de infraestrutura em determinadas regiões do país.

Por fim, o Trem Pé-Vermelho encerra, por ora, o último projeto proposto com o objetivo da integração regional. A percepção de uma rede urbana densa no norte do Paraná tem respaldo, nas mais diferentes formas, nas proposições políticas, desde a METRONOR ao Trem Pé-Vermelho, passando pelo ARCONORTE e as regiões metropolitanas. Infelizmente, apesar disso, os pactos políticos eleitorais tem delineado as escalas de intervenção, ora minimizando-as, ora maximizando-as. De qualquer forma, o papel parece ser até o momento, o destino final das ideias para o norte do Paraná.



LB

ALÉM [3]

CAPÍTULO 3 - O FENÔMENO URBANO PARA ALÉM DOS LIMITES POLÍTICOS-ADMINISTRATIVOS

Para Castro (2005), o município é uma escala importante, pois é o palco das articulações políticas, da efetivação dos direitos e da cidadania, da construção das relações sociais e espaciais e, em última instância, a materialização das políticas públicas, sejam elas municipais, estaduais ou federais. É no município onde são identificadas as condições melhores ou piores para o desenvolvimento do capital social do país, as relações de poder e a organização dos interesses, trazendo efeitos para a comunidade, interferindo nas outras unidades federativas (CASTRO, 2005).

Para a geografia, a discussão do município recorre ao debate sobre espaço, território e poder. Raffestin (1980) afirma que a definição de limites territoriais permite o exercício das funções legal, de controle e fiscal. São nestas definições que as instituições e os atores regulamentam e exercem suas atividades. Ultramari, Cardoso e Moura (1996) explicam que a globalização complexifica esse quadro, uma vez que:

Em movimento no cotidiano, sob o impacto de novos padrões impostos pela globalização, essas territorialidades - sejam formais (divisões institucionais e político-administrativas formando municípios e regiões), sejam subjetivas (grupos da sociedade) - complexificam e intensificam o processo de relações desses espaços, expressando o imaginário construído a partir das trocas global particular. (ULTRAMARI; CARDOSO; MOURA, 1996, p. 6-7).

As relações das quais tratam os autores são articuladas tanto entre as corporações oligopolistas locais (e internacionais) como entre as burocracias estatais (GOTTDIENER, 1997) e outros agentes apontados por Côrrea (1989) que (re)produzem o espaço urbano interferindo nas relações de poder que circundam os limites territoriais de um município. Ainda que Gottdiener (1997) discuta a questão da reestruturação espacial à luz da dinâmica metropolitana estadunidense, é possível afirmar que a articulação dos diferentes atores e a reestruturação produtiva e espacial não restringem-se apenas aos espaços considerados metropolitanos. A conformação de novas morfologias e centralidades diante de dinâmicas espaciais complexas e que operam de forma multiescalar, merecem um olhar dedicado.

Essas dinâmicas espaciais desenham tecidos urbanos diversos, que

extrapolam os limites territoriais virtualmente definidos guiando-se por articulações de poder que ultrapassam, muitas vezes, a ação de um governo local. A diluição da malha em áreas urbanas de municipalidades distintas ocasiona o que alguns autores denominam de *conurbação*.

Villaça (1998) dedica um capítulo de “Espaço Intra Urbano no Brasil” para abordar a conurbação. Refere-se a esse conceito, num primeiro momento, como “fusão de áreas urbanas”, associando a conurbação com “áreas metropolitanas”. Segundo o autor, algumas vezes a absorção (dos núcleos urbanos) ocorria (referindo-se ao processo no Brasil) simultaneamente com a conurbação; outras não. Embora inicialmente o referido autor restrinja a conurbação apenas a “fusão de áreas urbanas”, enxergando que apenas a expansão de área edificada resultaria em tal forma, em afirmação posterior o significado parece se modificar:

Encarado desse ponto de vista [da contradição da cidade como organismo físico e socioeconômico e a cidade do ponto de vista político administrativo], o processo de conurbação ocorre quando uma cidade passa a absorver núcleos urbanos localizados à sua volta, pertençam eles ou não a outros municípios. Uma cidade absorve a outra quando passa a desenvolver com ela uma “intensa vinculação socioeconômica”. (VILLAÇA, 1998, p. 50).

Além do aspecto físico a [ou o processo de] conurbação estaria associada a uma intensa vinculação socioeconômica. Sobre isso, o supracitado estudioso indica que poderia ser mensurada por meio de dados de deslocamento pendulares e dos vínculos das telecomunicações (ligações telefônicas). Embora tenha realizado ressalvas conceituais no início do texto sobre metrópole, área metropolitana e processo de metropolização, Villaça (1998) passa a utilizar a expressão “conurbações metropolitanas”, referindo-se aos processos desencadeados nas capitais brasileiras.

Geddes (1994), cunhador do termo conurbação, relaciona o fenômeno à ligação do tecido urbano de cidades europeias, usualmente ao longo de linhas ferroviárias, dos traçados de rua ou dos bondes. Para Beaujeu-Garnier (1995) a partir de Freeman (1959), conurbação seria:

uma acumulação de cidades industriais onde, aliás, se podem encontrar espaços primitivamente comerciais ou residenciais; estas cidades podem manter uma individualidade marcada. Freeman considera que uma cidade com seus satélites, ou seus dormitórios, pode formar uma conurbação; assim classificaria Londres ou Manchester, neste tipo. (BEAUJEU-GARNIER, 1995, p. 127).

Beaujeu-Garnier (1995) complementa a partir de Freeman (1959) que a conurbação ocorre devido ao crescimento paralelo de várias aglomerações vizinhas, que acabam por se juntar, mas os centros principais mantêm uma certa independência entre si, mesmo se um deles for proeminente.

Pumain *et. al.* (2006, p. 184) considera a conurbação como um “processo de concentração de *construções*, atividades ou de população num espaço restrito e o resultado desse processo”. Esta definição, por sua vez, parece menos rígida que aquelas propostas por Villaça (1998) e Beaujeu-Garnier (1995), já que os outros autores ampliam sua compreensão como “resultado desse processo”.

A despeito de alguns autores utilizarem a expressão conurbação apenas como diluição da área edificada de um município com outro, Beaujeu-Garnier (1995) afirma que esse processo, quando faz com que a dupla ou grupo desses permaneçam ainda monocêntricos, ou seja, quando a união física dá-se apenas pela ocupação dos arredores e não vinculações socioeconômicas, formaria uma *aglomeração*. Para a autora, a aglomeração é a forma mais simples do desenvolvimento urbano. Define-se classicamente como uma cidade envolta por arredores, monocêntrica (BEAUJEU-GARNIER, 1995, p. 126). Firkowski e Polidoro (2013), ao discutirem sobre esse tópico expressam que a aglomeração urbana é

caracterizada pela continuidade das construções. Na maioria das estatísticas recentes, quando se quer demonstrar o peso demográfico das grandes cidades do mundo, os dados são relativos à aglomeração, ou seja, ao conjunto de várias áreas urbanas que formam uma totalidade urbana, exemplo, a aglomeração urbana de São Paulo, em cujo interior estão áreas urbanas antigas e hoje funcionalmente integradas entre si, tais como: Guarulhos, Osasco, Santo André, dentre outras [...]. (FIRKOWSKI; POLIDORO, 2003, p. 73).

Parece não existir um consenso entre o uso dos termos aglomeração e conurbação. No Dicionário de Geografia Humana, Gregory *et. al.* (2009) definem aglomeração como:

Agglomeration – the association of productive activities in close proximity too one another. Agglomeration typically gives rise to EXTERNAL ECONOMIES associated with the collective use of INFRASTRUCTURE of transportation, communication facilities and other services. Historically, there has been a tendency for economic activity to concentrate spatially, the large markets associated with metropolitan areas adding to the external cost advantages. Agglomeration also facilitates the rapid circulation of capital, commodities and labor. In some circumstances, DESCENTRALIZATION may counter agglomerative tendencies; for example; if land costs and those associated with congestion in the central are very high. (GREGORY *et. al.*, 2009, p.

16).⁴⁹

Observa-se que ao tratar da conurbação e/ou aglomeração, a realidade metropolitana é o recorte geográfico inicial de análise em parte considerável dos trabalhos. Entende-se, todavia, que ambos remontam a realidade urbana que se desenrola de múltiplas maneiras, em todas as escalas geográficas.

Tanto a conurbação como aglomeração urbana são consideradas como resultado da realidade urbana, frutos da expansão desse processo. Assim, não são exclusivas das metrópoles, uma vez que são inerentes ao complexo processo da urbanização e se materializam de forma multiescalar. No intento de observar o processo histórico de formação espacial das duas principais cidades e sede das regiões metropolitanas do que aqui denomina-se de arranjos espaciais, os próximos subitens detalham a trajetória de ambas.

3.1 O URBANO EM LONDRINA E O ADVENTO DA REGIÃO METROPOLITANA

Capitaneada por ingleses da Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP) Londrina, assim como vários municípios do norte do Estado, foi “planejada”. O pleno desenvolvimento da cultura do café, base essencial para a posterior industrialização do sudeste do Brasil, caminhou em direção ao norte do Paraná, no sentido Londrina – Maringá – Paranavaí delineando um desenvolvimento inédito, proporcionando a valorização de terras e a inevitável atração de atividades de comércio, serviços e, em momento posterior, da indústria.

Benatti (1996) indica que até meados dos anos de 1940, eram os aspectos bucólicos que predominavam na paisagem de Londrina, representados por algumas casas de alto padrão e vistas panorâmicas da cidade, além de alguns bairros populares, mas nada que aspirasse uma modernidade *per se*. A partir da década de

⁴⁹ *Aglomeração - a associação das atividades produtivas na proximidade muito uma da outra. Aglomeração normalmente dá origem a economias externas associadas ao uso coletivo da infraestrutura de transporte, meios de comunicação e outros serviços. Historicamente, tem havido uma tendência para a atividade econômica se concentrar, espacialmente, a grandes mercados associados a áreas metropolitanas somando-se às vantagens de custo externos. Aglomeração também facilita a rápida circulação de capitais, mercadorias e trabalho. Em algumas circunstâncias, descentralização pode contrariar as tendências de aglomeração; por exemplo, se os custos da terra e aqueles associados com o congestionamento no centro são muito elevados. (tradução nossa).*

1950, a verticalização transforma-se na principal força motriz da modernização e transformação da paisagem e estrutura urbana de Londrina. Tal momento configura-se como de ruptura do período anterior, conforme indica Benatti (1996) *apud* Monbeig (1984):

Em 1935, a textura muito fraca de suas casas, ao longo das ruas mal definidas, parecia bem frágil no seu quadro florestal. Entre 1937 e 1940, a vida urbana incrementou-se graças à instalação das primeiras indústrias e dos bairros operários ao norte da estrada de ferro. Ao mesmo tempo o coração da cidade desenhava-se na avenida Paraná e eram construídas as primeiras residências burguesas. (BENATTI, 1996 *apud* MONBEIG, 1984, p. 33).

Cunha (2011) interpreta este período como o de “Londrina Eldorado” ou “Londrina Canaã”, reconhecida pela terra fértil e por sediar barracões e dormitórios na passagem dos compradores de insumos. Entretanto, com a 2ª Guerra Mundial a administração das terras pela CTNP, bem como parte das ferrovias do entorno, passaram para a posse de empresários brasileiros.

Cunha (2005; 2011) aponta que no final da década de 1950, a CTNP transformou-se em Companhia de Melhoramentos Norte do Paraná - CMNP e prosseguiu com a política de publicização da região, como em reportagens nos jornais de circulação nacional trazendo *slogans*, como “*CERTEZA DE LUCRO E GARANTIA DO DIREITO DE PROPRIEDADE COLONIZARAM O NORTE DO PARANÁ*”.

Já nos anos de 1950, Londrina passou a ter o status de capital mundial do café, devido à alta produtividade da cultura, o que interferiu diretamente no seu processo de urbanização, caracterizado pela verticalização. Assim, o qualitativo de capital regional não demorou a lhe ser atribuído conforme identifica Cunha (2005).

No tocante à população, a partir de 1940 Londrina sofreu um processo de êxodo rural, conforme indica a TABELA 2. O reflexo dessa bonança beneficiou também os municípios do entorno. As transformações demográficas e espaciais atingem, assim, novos patamares escalares. Desenha-se uma nova espacialidade, de caráter regional. As oscilações apresentadas na TABELA 2 exprimem que parte da população residia na área urbana entre as safras e possuía, na área rural, a fonte do trabalho e desenvolvimento econômico da cidade.

TABELA 2 - POPULAÇÃO RESIDENTE EM LONDRINA, IBIPORÃ E CAMBÉ NO PERÍODO 1970 – 2010

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO, SEGUNDO SITUAÇÃO DO DOMICÍLIO									
	1970		1980		1991		2000		2010	
	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural
Cambé	13.460	22.161	44.830	9.027	66.817	7.025	81.942	6.244	92.952	3.781
Ibiporã	13.028	14.165	20.066	7.555	30.728	4.440	39.141	3.012	45.895	2.303
Londrina	163.353	64.748	266.931	34.765	366.676	23.424	433.369	13.696	493.520	13.181

FONTE: CENSOS (IBGE)

Com o processo de transformação econômica e política no Brasil na segunda metade do século XX e as geadas que afetaram a região no período, Londrina começa a perder economicamente a cultura do café. Assim, passa a diversificar o setor primário de sua economia introduzindo a produção de soja, trigo e milho. Isso possibilitou, vagarosamente, a introdução da indústria na região que se aproveitou da infraestrutura prévia.

No contexto nacional as mudanças políticas de desenvolvimento estratégico e logístico do modelo ferroviário para o rodoviário também trouxeram importantes impactos para o crescimento urbano e, conseqüentemente, econômico, do norte do Paraná. Sobre o tema, DER (1984) indica:

A estrada de ferro havia prestado sua enorme contribuição para o desenvolvimento alcançado pela região Norte do Paraná, mas a necessidade de contínuo e crescente progresso existente exigiam mais, em função das comunicações e escoamento da produção agrícola, notadamente do café, do qual apesar das intempéries, o Paraná tornar-se-ia o principal produtor do país, graças a exuberância de suas terras e o trabalho dedicado de seus colonizadores, gente de todo Brasil e de muitas partes do mundo. (DER, 1984, p. 120).

A opção de troca de modal das ferrovias para as rodovias era vista como uma importante fase de modernização da economia nacional e regional, devido a facilidade de escoamento da produção. Para DER (1984, s/n), somente “as estradas de rodagens poderiam atender aquelas necessidades e há trinta e cinco anos atrás [aproximadamente 1950], as estradas existentes eram precárias, caracterizando-se pelas imensas nuvens de poeira”. Os próprios documentos históricos do DER indicam a estratégia da construção das rodovias e o intento de passar em meio as áreas urbanas já construídas como forma de alavancar o crescimento das cidades do norte do Paraná. Uma vez que as rodovias direcionavam-se para o Estado de São Paulo, a região sempre esteve mais ligada, seja nas trocas econômicas ou até nos aspectos socioculturais, ao Estado vizinho.

Politicamente o norte do Paraná desenvolveu-se em função do Estado de São Paulo, principalmente a capital, quando o desenvolvimento de sua indústria pesada, iniciou o contrabalanceamento comercial com o exterior, dando início ao ciclo industrial do país [...] não exageramos em dizer que socialmente o relacionamento sempre esteve mais ligado à capital paulista. (DER, 1984, p. 121).

Portanto, a construção da rodovia teve um duplo sentido para a região: dar forma a uma nova possibilidade de escoamento da produção local e balancear a economia regional, sendo o Estado vizinho residência de notável parte da indústria nacional e o norte do Paraná com o contínuo desenvolvimento de sua agricultura. A rodovia teve um aspecto de colonização cultural, já que o intercâmbio econômico com a capital paranaense, Curitiba, iniciou-se efetivamente a partir da década de 1960 com a construção da BR-376, a primeira que ligou o norte do Estado com o Sul, na reestruturação do Porto de Paranaguá.

A cronologia do DER (1984) de construção da malha rodoviária do Paraná, apresenta atenção especial à Londrina e seu entorno, seja nas datas pretéritas de implantação dos eixos (década de 1940), perpassando os municípios à leste em direção a São Paulo mas, principalmente, a preferência em destinar a pavimentação e restauração nas estruturas localizadas em Londrina. Isso ocorreu inclusive nas vias expressas dentro do perímetro urbano assim como de Cambé em direção a Rolândia e Apucarana (a partir de 1949), sendo, em momento posterior, a chegada das estruturas físicas de deslocamento em Maringá.

Essa cronologia de implantação das rodovias no norte do Paraná possui, no plano de fundo, mudanças na organização econômica, em especial do trabalho na região. Bragueto (1996) ao estudar as divisões territoriais do trabalho conclui que após a crise do café, a partir de 1962, tem início o processo de mutações na estrutura agrária, o declínio da cafeicultura e a expansão da pecuária conformam uma nova realidade local. A partir de 1975, com a mecanização agrícola e as redes de escoamento de produção, Londrina passa a desenvolver ainda mais sua área urbana, disseminando essa dinâmica para os municípios vizinhos.

No contexto intraurbano, Londrina despontava como uma das cidades com maior grau de verticalização e expressivo crescimento demográfico. Essa dinâmica com intensa atividade da construção civil vislumbra a intenção da cidade em impor-se, mesmo que arquitetonicamente. A partir da década de 1970, apesar das dificuldades econômicas do período, a construção de edifícios na cidade foi intensa,

conforme indica a TABELA 3.

TABELA 3 – NÚMERO DE EDIFÍCIOS POR CLASSES DE PAVIMENTO, 1970 – 2000, EM LONDRINA-PR

PAVIMENTOS	1970-1980	1981-1990	1991-2000	TOTAL
4 pav.	40	458	267	765
5 a 9 pav.	35	288	177	500
10 a 15 pav.	44	123	79	246
16 a 20 pav.	12	57	60	129
Acima de 20 pav.	1	13	16	30
TOTAL	131	939	600	1.670

FONTE: PASSOS (2007)

Os eixos rodoferroviários foram propulsores de ocupação das áreas urbanas e, aliado ao caráter monocultor exportador, foi um dos motivos para o processo de polarização e crescimento de algumas cidades, especialmente as que detinham a magnitude produtiva (OLIVEIRA, 1982). Desta forma, os municípios que foram loteados pelas companhias de terra tiveram suas plantas originais alteradas, em intenso ritmo, devido sobretudo às mudanças conjunturais econômicas, políticas e sociais.

Os modelos de cidade adotados pela loteadora são reflexos das discussões que ocorriam no âmbito do urbanismo europeu, em especial das cidades-jardim. A partir dos ideais do arquiteto Ebenezer Howard, esperava-se a criação de cidades com 34 mil habitantes, onde 32 mil ficariam concentrados na área urbana e os remanescentes no campo. As áreas agrícolas, que desempenhariam uma espécie de papel de “cinturão verde” supririam também as demandas alimentares das áreas urbanas.

Na escala regional, o planejamento do norte do Paraná concatena com a teoria dos lugares centrais de Christaller (1966), sobretudo no tocante à estrutura espacial. Marco na geografia urbana, a teoria de Christaller estabelecia hierarquias segundo as funcionalidades de cada área. Desta forma, a partir da disponibilidade de comércio e serviços e seu desempenho econômico, estabeleciam-se as funções e sua área central. A hierarquização é fundamental na teoria dos lugares centrais. Quanto maior a centralidade, ou seja, o nível de alcance econômico de certa área, mais importante essa se configura. Quanto menor o alcance (menos funções), sua centralidade é reduzida.

Suzuki (2002) afirma que a rede de cidades projetada pela Companhia de Terras incluía a instalação de núcleos urbanos importantes ao redor de redes de

comunicação e com distância de 100km entre si. E a cada 10 a 15km instalar-se-iam os “patrimônios”, aqueles centros comerciais e abastecedores intermediários. Continua ainda, sobre a região norte do Paraná:

A rede de cidades incentivava os produtores rurais a gastar os rendimentos de sua produção na própria região, reforçando o aspecto de fixação do homem à terra. As distâncias entre os núcleos urbanos eram definidas de modo que nenhum colono estivesse a mais de 7km distante de uma estação ferroviária, o que evitava longos deslocamentos a pé ou a cavalo, além de impedir o isolamento das comunidades. Dessa forma, surgiram ao longo do leito das estradas as cidades de Londrina e Maringá, e, entre elas, Nova Dantzig (1930), Rolândia (1932), Araongas (1935), Apucarana (1938), Jandaia do Sul (1931) e Mandaguari (1937). (SUZUKI, 2002, p. 33).

O traçado da malha urbana, diferente do inicialmente projetado, orientado em proximidade com as ferrovias e rodovias foi alterado nas décadas posteriores devido ao melhoramento da BR-369 (pavimentação e duplicação). Como os loteadores não previram tanto crescimento, as plantas originais foram se modificando, desenhando espaços urbanos cada vez mais complexos, tanto do ponto de vista funcional (da mobilidade e do deslocamento), social (processos de segregação espacial) e urbanísticos (múltiplos problemas relacionados ao uso e ocupação do solo, valor e acesso à terra urbana).

A integração socioeconômica entre Londrina e o limítrofe município de Cambé remonta período anterior ao surgimento da região metropolitana. Os loteamentos aprovados em Cambé a partir do seu núcleo central foram logo alterados e, com as obras de melhoramento na rodovia BR-369, já a partir de 1960, as construções começaram a se aproximar de Londrina. A figura 13 mostra uma imagem de satélite de 2015 no limite entre os municípios e permite a observação da continuidade da mancha urbana:



FIGURA 13 - ROTATÓRIA NO LIMITE ENTRE CAMBÉ (ESQUERDA) E LONDRINA (DIREITA)
 FONTE: GOOGLEEARTH (2015)

Por outro lado, o município de Ibiporã (leste de Londrina) teve a dispersão de sua mancha urbana rumo ao polo de forma mais gradual. A figura 14 mostra a continuidade da ocupação urbana na conurbação entre Londrina e Ibiporã. Embora menos densa que o vizinho à oeste, trata-se de uma área de expansão urbana em ambos municípios.

Importante ressaltar que, enquanto os limites entre Londrina e Cambé são caracterizados por ocupações predominantemente residenciais, os loteamentos entre Ibiporã e Londrina são, em grande parte, de usos industriais, de comércio e serviços, uma vez que a concentração populacional no vizinho leste ainda encontra-se na região central e nas proximidades.



FIGURA 14 - LIMITE ENTRE LONDRINA (ESQUERDA) E IBIPORÃ (DIREITA)
 FONTE: GOOGLEEARTH (2015)

Embora a ocupação urbana seja contínua e de forma mais consolidada entre Londrina, Ibiporã e Cambé, a criação da região metropolitana, ente institucional, foi sob outra égide, a política. Há uma distância considerável da percepção dos legisladores para com os estudos acadêmicos, mesmo que muitos dos proponentes recorram a laudos e dados estatísticos para lançarem cartadas finais nas propostas de alterações das regiões. Toma como um conjunto homogêneo uma ampla gama de municípios, com particularidades difusas.

O contexto que precede a criação da região metropolitana de Londrina (RML), bem como de outras não sediadas nas capitais brasileiras, remete a um momento histórico de profundas transformações no Brasil, conforme discutido. A faculdade dada às assembleias estaduais após 1988 fez com que diversas regiões metropolitanas fossem criadas. A de Londrina foi instituída pela lei complementar estadual 81 de 17 de junho de 1998.

Inicialmente, a região metropolitana era composta por Londrina, Cambé, Ibiporã, Rolândia, Jataizinho e Tamarana. Dois anos depois, o vizinho ao norte, Bela Vista do Paraíso, também passou a integrar o grupo. Após este período, sucessivas modificações foram efetuadas e, em 2013, 25 municípios passaram a compor oficialmente a região. A figura 15 mostra a conformação original e a atual.

As justificativas dos legisladores para a inserção de novos integrantes à região metropolitana são as mais diversas. Firkowski e Polidoro (2013) criticam que não faltam argumentos reticentes e óbvios (para os proponentes) em inserir, no ano de 2011, Sabáudia, Jaguapitã e Pitangueiras à região metropolitana. Em trecho

extraído do documento dos deputados Luiz Eduardo Cheida e Ademar Luiz Traiano, propositores da ampliação:

Os municípios de Sabáudia, Jaguapita e Pitagueiras de fato já estão referenciados em Londrina e usufruem de uma série de serviços do município de Londrina. O deslocamento de munícipes destas regiões para Londrina é frequente diário de intenso. Mas mesmo assim estes municípios não podem gozar dos benefícios legais de estarem integrados a região metropolitana de Londrina. [...] Não há razão para continuar esta discrepância, afinal a distância territorial de Londrina para Sabáudia, para Jaguapita e Pitagueiras é menor que a de outros municípios da RML. [...] A industrialização da região de Sabáudia demonstra a necessidade crescente da integração deste município com a Região Metropolitana, o que beneficiará não só os munícipes de Sabáudia e Pitagueiras, mas toda a região com maior fluxo de pessoas e serviços, aprofundando as relações sociais e aumentando o fluxo financeiro da região, e seu consequente reflexo na arrecadação de impostos e no desenvolvimento sócio-econômico da RML. (CHEIDA; TRAIANO, 2011, p. 3 *apud* FIRKOWSKI; POLIDORO, 2013, p. 82).

Constam também como argumentos favoráveis para a inserção destes municípios à região metropolitana a distância geográfica em relação ao polo. Além disso, aparentemente, a institucionalização traria à população o sentimento de “integração” ao ente, demonstrando a ilusão do “metropolitano” como um *status*. (FIRKOWSKI; POLIDORO, 2013).

Entretanto, ao analisar a distância do centro de cada municipalidade integrante da RML (TABELA 4) à áreas centrais de Londrina e de Maringá, é notável que em alguns municípios a diferença entre estes com as sedes das regiões metropolitanas não obedecem qualquer mensuração matemática.

TABELA 4 – DISTÂNCIA, EM KM, DA ÁREA CENTRAL DOS MUNICÍPIOS DA RML À ÁREA CENTRAL DE LONDRINA E MARINGÁ

MUNICÍPIO	DISTÂNCIA (km) DA ÁREA CENTRAL PARA:	
	LONDRINA	MARINGÁ
Alvorada do Sul	68	150
Arapongas	37,7	64,6
Assaí	47,3	142
Bela Vista do Paraíso	41,5	128
Cambé	14,1	86,6
Centenário do Sul	92,8	93,3
Florestópolis	70,6	108
Guaraci	79,8	72,6
Ibiporã	14,7	111
Jaguapitã	58	70,9
Jataizinho	25,2	122
Londrina	-	99,4

Lupionópolis	104	103
Miraselva	71,9	98
Pitangueiras	63,8	66,1
Porecatu	91	129
Prado Ferreira	60,9	86,9
Primeiro de Maio	68,1	155
Rancho Alegre	53,1	165
Rolândia	24,4	76,9
Sabáudia	51	64,6
Sertaneja	81,3	168
Sertanópolis	43,4	130
Tamarana	54,6	126
Urai	55,3	152
Apucarana	55,7	63,2
<i>Distância média</i>	<i>57,1</i>	<i>108,9</i>

FONTE: GOOGLE MAPAS. ORGANIZADO PELO AUTOR (2014)

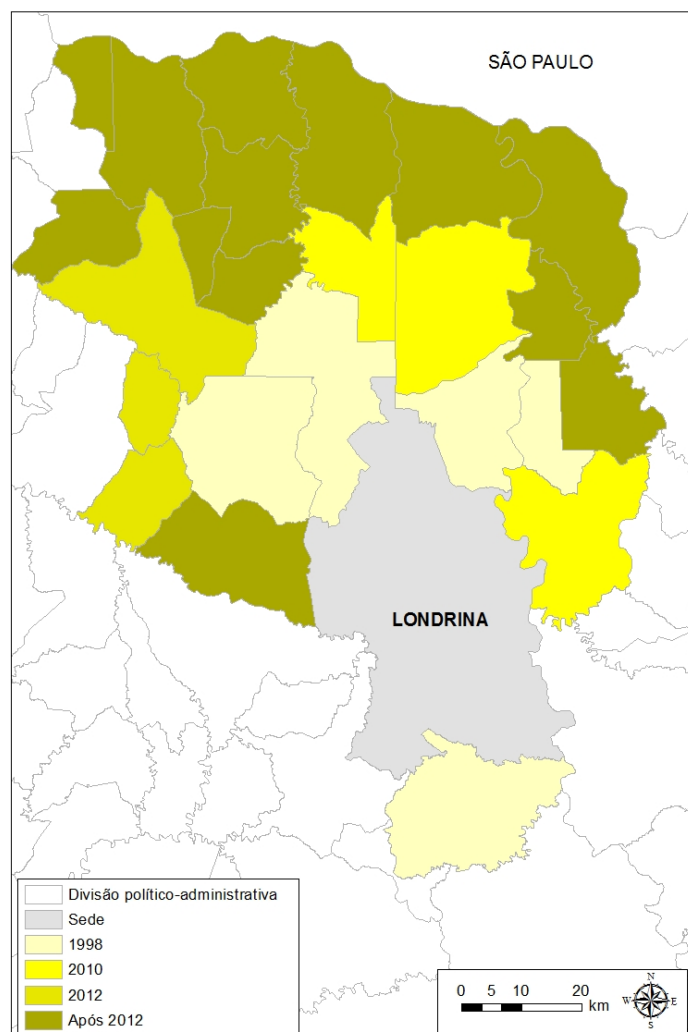


FIGURA 15 - CONFORMAÇÃO INICIAL E INSERÇÕES NA RML
ORGANIZAÇÃO: AUTOR (2014) A PARTIR DE ITCG (2007) E LEIS COMPLEMENTARES ESTADUAL.

Lupionópolis (104km de Londrina e 103km de Maringá) e Centenário do Sul (92,8km de Londrina e 93,km de Maringá) são os municípios mais longínquos das áreas centrais das sedes das regiões metropolitanas, mesmo a distância sendo um critério dos legisladores para a adição de novos integrantes. Entretanto, “proximidade geográfica” mostra-se uma expressão ampla e ambígua na leitura dos projetos de leis dos deputados, uma vez que não há necessidade de explicar os critérios, resultando em nada conclusivo.

Um exemplo dessa situação é a proposta de Waldyr Pugliesi, ex-vereador e ex-prefeito de Arapongas. No documento em que solicita a inserção do seu município na região metropolitana de Londrina o deputado escreve:

O município de Arapongas está **diretamente ligado** ao Município de Londrina, tanto historicamente quanto geograficamente, uma vez que **está situado mais próximo de Londrina quando comparado às demais Cidades da região**. Salienta-se, também, o constante **deslocamento** dos munícipes da região para a Cidade de Londrina, **todos prejudicados pela falta dos benefícios legais da integração à região metropolitana**. Desta forma, a pretendida integração busca o desenvolvimento do Município de Arapongas, permitindo o **acesso aos benefícios da infraestrutura da Região Metropolitana de Londrina**. A crescente **industrialização da região de Arapongas** demonstra, mais uma vez, a necessidade desta integração, que promoverá um maior fluxo de pessoas e serviços, aprofundando não só as relações sociais, mas aumentando a movimentação financeira de toda a região, com um consequente **reflexo na arrecadação de impostos**, sendo provável a **incorporação do Município de Arapongas na zona de influência do desenvolvimento socioeconômico da região metropolitana**. Diante do exposto e do enfático avanço para o desenvolvimento social da região que o atendimento a este pleito resultaria, pedimos o devido apoio e a sua consequente aprovação. (PUGLIESI; TURINI, 2013, p. 2) **[grifo nosso]**.

Embora parte destas justificativas sejam cópias de outras propostas semelhantes, alguns argumentos saltam aos olhos: Arapongas merece, sem mais, integrar-se à região metropolitana, uma vez que possui maior proximidade que outras municipalidades do grupo. Os benefícios legais da integração metropolitana, como a inserção dos municípios às localidades beneficiadas pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), é apontado na proposta do deputado. Porém, a agência reguladora considera como localidades de integralização tarifária de telefonia apenas os municípios da formação original, tanto das regiões metropolitanas de Londrina como de Maringá (ANATEL, 2011).

O deputado Alexandre Curi, em 2012, foi além na justificativa para incluir Uraí. Abandonando a linguagem rebuscada dos pareceres de legisladores, parte de

diversos trechos de legislações federal e estadual na sua argumentação e, em dois parágrafos, afirma que:

O município de Uraí, desde 1947, quando foi criado pela Lei n. 02/1947, está ligado geograficamente e historicamente ao Município de Londrina e com outros Municípios da região, sendo assim, nada mais justo que o referido Município passe a pertencer à Região Metropolitana de Londrina. Isto posto, esperamos contar com apoio dos Nobres Pares para aprovação do presente plano de lei. (CURI, 2012, p. 3).

Sem delongas, o deputado finaliza a argumentação afirmando que “*detém a competência necessária para propor o presente Projeto de Lei Complementar*” (CURI, 2012, p. 4) mesmo utilizando expressões inexistentes no Direito como “plano de lei”. Completa ainda, que não existem óbices quanto a técnica legislativa, reservando-se do direito de alterar a legislação, independente de estudos técnicos. A proposta foi aprovada em junho de 2013.

Compreende-se que algumas das movimentações do legislativo são reflexos das inquietações em solucionar problemas comuns, de forma conjunta. Entretanto, é importante lembrar que muitos projetos acabam restringindo-se apenas ao papel, como se os parágrafos nas leis fossem se materializar por si. O empenho político em executar as propostas destes dispositivos legais é quase inexistente. A dinâmica da política local fica alheia à essas formações geográficas de gabinete, cedendo espaço para o velho companheirismo partidário. Este sim, principal propulsor na execução das políticas urbanas e regionais.

3.2 O URBANO EM MARINGÁ E O ADVENTO DA REGIÃO METROPOLITANA

Assim como Londrina, Maringá se insere no trajeto de desenvolvimento do norte paranaense liderado pelas companhias de terras, primeiramente, baseado na economia agrícola. Os projetos e ideias de desenvolvimento urbano e regional, inicialmente ligados a Londrina, dissipam-se com o passar das décadas até que, no final dos anos 1990, Maringá também institucionaliza sua própria região metropolitana.

O percurso do desenvolvimento no norte do Paraná iniciado na década de 1930 para além dos limites do Rio Tibagi, após prosseguir para Londrina, passando

por Arapongas, finalmente chega à Maringá, em maio de 1947. Com relevo suave e diversos cursos d'água, a cidade foi ideal para a execução dos projetos tecnicistas da CTNP, em especial a aplicação do modelo de cidade-jardim.

Diferente dos planos de ocupação iniciais como aqueles desenvolvidos em Londrina e nos municípios do seu entorno, a chegada da ocupação da CTNP em Maringá trouxe a execução de projetos urbanísticos detalhadamente planejados com a participação efetiva de arquitetos urbanistas e engenheiros.

Isso demonstrava o avanço da influência do urbanismo europeu, em especial dos teóricos das cidades-jardim como Ebenezer Howard e Le Corbusier. O plano inicial de Maringá pautava-se no zoneamento funcionalista, como é possível observar na legenda da figura 16 em Rodrigues (2007) em que a cidade era dividida em: edifícios públicos, núcleos comerciais, igrejas, escolas, armazéns, dependências da estrada de ferro, zona comercial, zona industrial, zona residencial principal, zona residencial popular e zona residencial secundária.

A separação rígida dos usos nas áreas urbanas remetia ao caráter higienizante do planejamento urbano europeu que, inicialmente executado por médicos, foi incorporado pelos arquitetos urbanistas. Sendo a cidade um organismo doente, a organização desta deveria obedecer a lógica de arranjo de uma habitação, onde:

A imagem da casa bem ordenada tornou-se igualmente celebre: segundo esse argumento, a lógica que preside a distinção e separação dos diferentes cômodos de uma casa de acordo com seus usos (a cozinha para cozinhar, o banheiro para tomar banho e fazer as necessidades fisiológicas, o quarto de dormir para dormir...) deveria governar a organização do espaço da cidade, ou seja, da "grande casa". (SOUZA, 2008, p. 254).

Em Maringá a ideia da cidade-jardim toma forma quando da contratação do engenheiro Jorge de Macedo Vieira para concepção da planta inicial da cidade. O profissional havia estagiado junto à Barry Parker (STEINKE, 2007), um arquiteto urbanista inglês que executou diversos planos de cidade-jardim, como nos bairros nobres do Alto da Lapa e Jardim América, em São Paulo.



FIGURA 16 - ANTEPROJETO DA CIDADE DE MARINGÁ DESENVOLVIDO PELO ENGENHEIRO JORGE DE MACEDO DE VIEIRA (1940)
 FONTE: ANDRADE; CORDOVIL (2008)

Seguindo a lógica propagandista de Londrina, adiciona-se à cidade de Maringá o planejamento como forma de atrair a população. Souza Campos (1997) indica que o discurso da cidade como um local moderno e propício ao desenvolvimento desvelava interesses de uma camada social ascendente, que forjava o devir histórico estabelecendo uma linearidade no sentido e movimento de formação do espaço urbano maringaense.

Assim como a cidade de Londrina havia feito em meados da década de 1960, publicando no jornal Estado de São Paulo sobre a *“CERTEZA DE LUCRO E GARANTIA DO DIREITO DE PROPRIEDADE COLONIZARAM O NORTE DO PARANÁ”* (CUNHA, 2005) no intento de atrair investidores, Maringá adota a mesma lógica publicando, em 1967 no extinto jornal Folha do Norte do Paraná uma edição especial sobre a trajetória de seus 20 anos de existência. Trecho de Folha do Norte do Paraná (1967) extraído por Souza Campos (1997):

Com base nos mais adiantados sistemas de colonização e em toda a experiência técnica, a Companhia de Melhoramentos do Norte do Paraná planejou a divisão de suas terras de modo a garantir as condições de êxito, bem estar e conforto a uma grande população que aqui se radicaria atraída pelas oportunidades que a região oferecia (...) A equipe dirigida pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira, com a colaboração do Departamento de Topografia da CMNP, planejou uma cidade moderna. Feito o estudo da

área, a futura grande metrópole do jovem Paraná foi criada no mapa. (SOUZA CAMPOS, 1997, p. 32).

Fica evidente no trecho que, assim como Londrina, foi constituída também em Maringá a ideia de que o norte do Paraná era uma terra de prosperidade e, apesar de suas plantas urbanísticas raramente considerarem um crescimento acima de 25 mil habitantes, definitivamente iriam se tornar uma “jovem” e “grande metrópole”. O discurso enaltecedor das cidades do Paraná não é exclusivo do norte do Estado e vai ser adotado também em Curitiba a partir da experiência do planejamento urbano.

Essa situação se insere numa conjuntura tecnocrática dos anos 1950, no regime militar. A importação do planejamento urbano, ignorando as particularidades excludentes da formação da sociedade são evidentes quando se pretendia, além de organizar o espaço construído das cidades, delinear também como se dariam as relações sociais, estabelecendo a ordem e o lugar das coisas, pensamento que se instalou nas elites dominantes do país à época (PECHMAN, 1994).

Em Maringá, a máxima da “organização” da cidade, em todos os seus sentidos, teve contribuição da igreja, representada na construção da Catedral do município e através do Bispo Jaime Coelho. A latente pauperização provocada pela mecanização do campo e a chegada dos migrantes à cidade deu aporte ao discurso de combater os “vagabundos”, “despossuídos” e “ociosos” (ANTONIO, 2005):

Percebe-se, então, que há uma racionalização construída junto ao planejamento urbano desta cidade, que além de apontar ao desenho urbano, visava uma sociedade harmônica, *pacata e ordeira*, contra a possibilidade de subversões. As acusações contra os desvios que afetam a ordem da sociedade têm uma *dimensão moral*, pela qual se ocultam razões de ordem política. (ANTONIO, 2005, p. 6).

A modernidade estava associada à planificação urbana, ao desenvolvimento econômico baseado no setor primário bem como à manutenção da ordem social e moral, como defendia a Igreja. Foi apenas em 1960, com o plano de desenvolvimento de Maringá, liderado pelo governo estadual, que a problemática social vem à tona. Diante das transformações que escapavam aos planos técnicos elaborados para a cidade, Souza Campos (1997) analisa que:

A expansão da cultura de café e a excepcional riqueza do solo da região para diversas culturas agrícolas estimularam contingentes populacionais das mais diversas partes do Brasil e até mesmo de outros países a

radicarem-se na região norte do Paraná, a procura de riqueza que não obtiveram nas suas regiões de origem. E esse processo de ocupação e de formação social dá forma a determinados fenômenos sociológicos que desaparecem com a consolidação e progresso da cidade e outros persistem como características marcantes atuais, alguns prejudicando e outros beneficiando o processo de desenvolvimento do município[...]. (SOUZA CAMPOS, 1997, p. 35).

Admitiu-se que o planejamento de Maringá e seu caráter de produtor agrícola não suportava os fenômenos recentes de migração e início do desenvolvimento da indústria, bem como o surgimento do comércio e dos serviços, que levou a profundas modificações na estrutura social. Estas modificações materializaram-se na edificação do espaço urbano com processos de segregação e favelização. Rodrigues (2004), sobre o panorama da década de 1970, indica que:

[...] a favela, que apesar de ter constituído a paisagem maringaense, foi subtraída da cidade em projetos de desfavelização dos anos 70 e 80, compondo o processo de segregação residencial balizada por uma hierarquização social que definia um espaço de moradia aos pobres, não circunscrito aos espaços onde as favelas se localizavam naquele período, próximo às áreas centrais. (RODRIGUES, 2004, p. 102).

O poder público passa a utilizar os mecanismos legais de regulação do solo no intento de “proteger” as áreas originalmente planejadas, subsidiando o processo de periferização, às margens da cidade. A cidade pautada na ordem e no controle cede lugar para as políticas do acaso. Embora Maringá possuísse, desde 1959, o Código de Posturas e Obras, os loteamentos não seguiam as ordens prescritas na legislação básica e, em 1979, com o plano de diretrizes viárias, o ordenamento tipológico, base essencial da gênese maringaense, o “desvio” do plano original se agrava (ANTONIO, 2005), ainda que o zoneamento funcional permanecesse em voga. Rodrigues (2004) quanto ao fenômeno, assevera que:

A produção do espaço urbano constituído, não apenas por Maringá, mas por toda a área da RM maringaense, obedeceu desde sua gênese a uma orientação que reproduziu, no território, processos de desigualdade social pela ação do mercado imobiliário. Ao segmentar as áreas a serem comercializadas segundo as especificidades socioeconômicas dos adquirentes, esse mercado fomentou, ao longo de mais de meio século, uma ocupação residencial claramente segregada. (RODRIGUES, 2004, p. 103).

As transformações econômicas e produtivas, bem como as demográficas começam a desenhar uma nova cidade. A TABELA 5 indica as modificações populacionais na segunda metade do século XX e início do século XXI.

TABELA 5 - POPULAÇÃO RESIDENTE EM MARINGÁ, PAIÇANDU E SARANDI NO PERÍODO 1970 – 2010

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO, SEGUNDO SITUAÇÃO DO DOMICÍLIO									
	1970		1980		1991		2000		2010	
	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural
Maringá	99.898	21.476	160.652	7.580	234.079	6.213	283.978	4.675	350.653	6.424
Paiçandu	3.393	8.700	8.824	3.146	20.997	1.200	29.622	1.142	35.445	491
Sarandi	-	-	-	-	46.208	1.773	69.493	1.929	82.146	701

FONTE: CENSOS (IBGE)

Os dados demográficos indicam um processo de crescimento vertiginoso do polo e dos municípios limítrofes (Sarandi se emancipou de Maringá no ano de 1982) localizados às margens de rodovias federais (BR-376 e PR-323). Ao mesmo tempo, os pequenos municípios da região enfrentaram um esvaziamento devido ao êxodo rural. Esta população foi repelida pela mecanização do campo e atraída para as áreas urbanas devido a falácia das oportunidades da “cidade”, propagada no início do *boom* da urbanização brasileira.

Junto com Maringá, nas devidas proporções, os limítrofes Sarandi e Paiçandu – ambos incluídos no projeto da METRONOR – são os que tiveram os percentuais de crescimento populacional positivos, em que pese a situação de cidades-dormitório.

Em 17 de julho de 1998, após exatos 30 dias de criação da região metropolitana de Londrina, é a vez de Maringá sediar sua própria. Inicialmente, a região metropolitana de Maringá foi composta por Sarandi, Marialva, Mandaguari, Paiçandu, Ângulo, Iguaçu e Mandaguaçu. Após sucessivas alterações legais (2002, 2005, 2010, 2012), passou a contemplar 25 municípios. A figura 17 mostra a dinâmica de criação da região metropolitana.

Uma das primeiras alterações da lei foi requerida em setembro de 2011 pelo deputado Luiz Accorsi para justificar a entrada de Nova Esperança e seguiu o padrão de inexistência de muitas justificativas para a solicitação. O autor busca equalizar os “benefícios” que a região metropolitana traria ao município, como segue

O município de Nova Esperança apresenta todos os motivos para a sua inclusão na Região Metropolitana de Maringá, para auferir os benefícios aos quais faz justiça e que lhes são devidos, também como determina a legislação pertinente. [...] sua economia gira em torno da produção o agropecuária bastante diversificada e de comércio que atende as necessidades básicas de sua gente. Sedia uma instituição de ensino superior [...] Nova Esperança dista apenas 40 quilômetros da cidade sede

da microrregião da Amunsep – Associação dos Municípios do Setentrão Norte Paranaense e da Região Metropolitana, a cidade de Maringá. Depende umbilicalmente de Maringá para suprir necessidades de consumo, saúde e é tão significativo o movimento de pessoas entre as duas cidades que provocou há tempos, a implantação de linha diária de passageiros, disposta em múltiplos horários. A aprovação da Emenda em questão representa o acatamento desta Casa e justo pleito das autoridades representativas de toda a comunidade de Nova Esperança. (ACCORSI, 2011, p. 3).

Para o proponente, a ligação com Maringá é tão intensa que pode ser comprovada por meio da existência de linhas de transporte para a sede da região. Apesar de reconhecer a dependência de Nova Esperança no tocante à saúde e ao consumo (sem exemplificar exatamente do que) não foi identificado no sistema *on line* de busca da Assembleia Legislativa do Paraná qualquer outro projeto do deputado referente a gestão compartilhada de temas “em comum”.

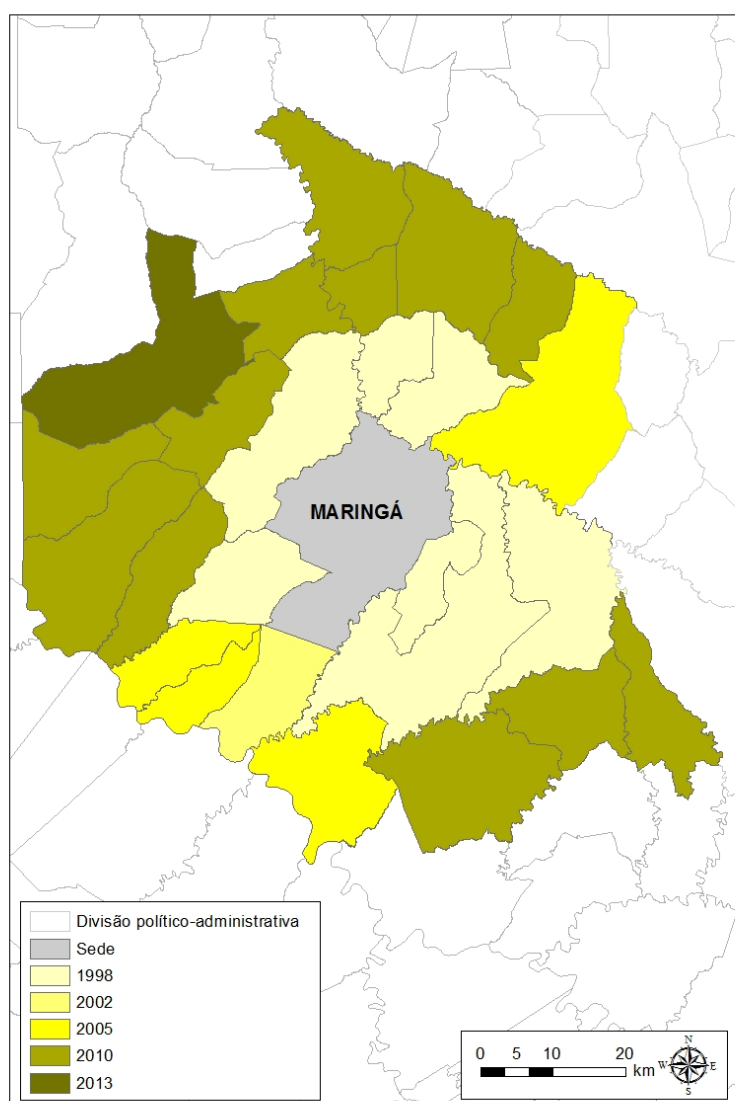


FIGURA 17 - CONFORMAÇÃO INICIAL E ADIÇÕES NA RMM
ORGANIZAÇÃO: AUTOR (2014) A PARTIR DE ITCG (2007) E LEIS COMPLEMENTARES
ESTADUAL.

Nesse processo, a Comissão de Constituição e Justiça em outubro de 2011 indicou que as alterações nas regiões metropolitanas do Estado sofreriam mudanças metodológicas na análise das solicitações e a emissão de pareceres passariam a ser baseados em notas emitidas pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDU). Em parecer, após apreciação sobre as *“tipologias urbanas, fluxos intermunicipais, potencialidades e vocações regionais”*, a SEDU emitiu sugestão contrária à solicitação de entrada de Nova Esperança na região metropolitana de Maringá. Baseando-se em estudos do Observatório das Metrópoles e dados de movimentos pendulares, o par indicou a falta de concreta integração entre o município que pleiteava lugar na região.

Aliado ao correligionário Evandro Junior (que procedeu com abertura de um novo processo, para a mesma solicitação), o deputado Luiz Accorsi protocolou novo pedido, agora justificando a prévia inserção de outras municipalidades na região metropolitana porém com distâncias geográficas bem maiores. A complementação de argumentos avança e:

Destarte, Nova Esperança está localizada há 40 KM de distância de Maringá, atualmente se encontra a mais expressiva produção de casulos verdes, conhecida nacionalmente como a capital da seda, possui mais de 20 linhas diárias de ônibus metropolitano que transportam passageiros de Nova Esperança – Maringá – Nova Esperança, possui transporte de alunos universitários que estudam em Maringá, faz parte do CIS/Amusep – consorcio intermunicipal de saúde, onde possui pacientes que são assistidos por consultas médicas especializadas. (ACCORSI, 2011, p. 44).

Prossegue com a contra-argumentação ao laudo da SEDU, e afirma que embora Bom Sucesso, Jandaia do Sul e Cambira não façam parte da Associação dos Municípios do Setentrião Paranaense (AMUSEP), integram a região metropolitana de Maringá. Concluiu o deputado, com o que pareceu ser o critério final – e base para todas as justificativas de inserção de novos municípios nas regiões metropolitanas paranaenses – a distância. Essa, acaba por eliminar toda e qualquer dinâmica entre os municípios, sobrepondo-se ao parecer técnico do SEDU.

Com a aliança partidária forjada, os relatores do processo foram trocados e Esperança do Sul passou a integrar, a partir de 2002, a região metropolitana. A partir

desse momento, consecutivas modificações passaram a ser rotina na assembleia legislativa paranaense.

Alexandre Curi, o deputado responsável por somar mais municípios à região metropolitana de Londrina em 2013 efetuou uma nova modificação na região metropolitana de Maringá, restringindo-se “ligação geográfica” e o “nada mais justo” para Marumbi e Santo Inácio também somarem-se ao grupo. O documento é, aliás, idêntico as propostas precedentes do deputado para Londrina, como é possível visualizar na figura 18.

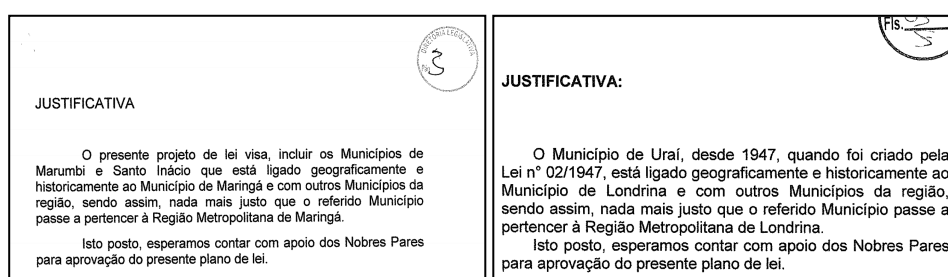


FIGURA 18 - JUSTIFICATIVAS DO DEPUTADO ALEXANDRE CURI PARA ADICIONAR NOVOS MUNICÍPIOS À RMM E RML.
FONTE: ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ.

No tocante à “distância geográfica” dos municípios que integram a região metropolitana de Maringá, a TABELA 6 aponta, em quilômetros, os dados a partir da região central de cada um.

TABELA 6 - DISTÂNCIA, EM KM, DA ÁREA CENTRAL DOS MUNICÍPIOS DA RMM À ÁREA CENTRAL DE MARINGÁ E LONDRINA

MUNICÍPIO	DISTÂNCIA DA ÁREA CENTRAL PARA:	
	MARINGÁ	LONDRINA
Ângulo	35,8	91,9
Astorga	50,1	66,4
Atalaia	53,5	111
Bom sucesso	61,9	96,3
Cambira	49,8	69,2
Doutor Camargo	39,3	136
Florai	49	146
Floresta	28,7	124
Florida	50,4	107
Iguaraçu	30,9	83,6
Itambe	41,8	111
Ivatuba	45,2	141
Jandaia do Sul	42,3	76,7
Lobato	59,7	116

Mandaguari	34,6	69
Mandaguaçu	20,8	118
Marialva	17,8	80,3
Maringá	-	99,4
Munhoz de Melo	43	86,3
Nova Esperança	44,4	133
Ourizona	35,8	133
Paçandu	15,8	112
Presidente Castelo Branco	32,1	129
Santa Fé	51,2	99,6
Sarandi	8,8	91,7
São Jorge do Ivaí	48,1	145
<i>Distância média</i>	39,7	107,2

FONTE: GOOGLE MAPAS. ORGANIZAÇÃO: Autor (2014).

De fato, a proximidade geográfica pode implicar numa integração mais intensa, em especial devido a facilidade de deslocamento, uma vez que a região de Maringá, assim como Londrina, não dispõem de transportes públicos de alta velocidade, bem como há inexistência de integração dos ônibus em terminais metropolitanos. Preocupa, ao observar a abertura dos processos de inserção de novos municípios nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá, a redução paulatina de justificativas para alterações na lei. A tentativa inicial de subjugar a decisão política a um parecer técnico foi prontamente suprimida através da troca de relatores, num cenário comum na política nacional.

Assim, enquanto os legisladores dedicam-se a preparar a arena para articulações político-eleitorais, as dinâmicas espaciais em Londrina e Maringá, de caráter regional e multiescalar, se desdobram em complexas e multifacetadas relações que, muitas vezes, fogem a normativa dos colégios eleitorais. Nesse sentido, o próximo capítulo busca abarcar o debate sobre as dinâmicas espaciais identificadas em Londrina e Maringá, no intento de auxiliar na reflexão das ações políticas e das assimetrias que produzem no âmbito do recorte em tela.

ARTE 4

CAPÍTULO 4 - DINÂMICAS ESPACIAIS EM LONDRINA E MARINGÁ

Embora Londrina e Maringá abarquem regiões metropolitanas distintas, alguns autores (MOURA, 2009; MORO *et. al.*, 2006) discutem as suas dinâmicas espaciais como um único objeto. Barros e Polidoro (2012) também afirmam que poderia se considerar ambas como parte de uma única região metropolitana, sem entrar no mérito da institucionalidade.

Assim, efetuar uma leitura fidedigna do arranjo espacial que se observa é uma difícil tarefa. A dificuldade primeira reside exatamente na principal característica do atual estágio de urbanização que Londrina e Maringá se encontram: de personalidade multiescalar e complexa. Com características de cidade-região e cidade intermédia, pode-se vislumbrar que ambas situam-se no interstício teórico de ambos conceitos, variando-se de acordo com o olhar. Afirmar, dessa forma, que o arranjo espacial formado por Londrina e Maringá é uma coisa ou outra pode incorrer, diretamente, na sua fragmentação. Observar e identificar as suas dinâmicas remetem a um cenário nebuloso em que homogeneidade e a heterogeneidade se imbricam numa relação dialética que produz espacialidades múltiplas.

Dessa forma, as análises desse item, ainda que ressaltem as distinções de ambas regiões metropolitanas, ocorrerão de forma agregada. Isso porque, conforme será possível observar, além de dinâmicas demográficas e características econômicas heterogêneas, as regiões em tela reúnem características também homogêneas, corroborando com o seu nível de complexidade e a multiescalaridade dos processos econômicos, sociais e espaciais vigentes.

4.1 DIMENSÃO DEMOGRÁFICA

O olhar sobre os dados demográficos pode, quando num grupo mais ou menos homogêneo e intrinsecamente dinâmico, indicar e reforçar as variáveis de composição de uma espacialidade de escala regional. Por outro lado, pode também desnudar aspectos heterogêneos e dificultar o mapeamento de um ente regional mais coeso e interligado. Na dimensão demográfica do arranjo espacial em análise,

observar-se-á que, dada a heterogeneidade que as regiões metropolitanas foram criadas, a pluralidade das taxas de (de)crescimento são visíveis no grupo de municípios em tela e, portanto, devem ser interpretadas à luz da complexidade regional, que envolve outros indicadores que conformam o arranjo espacial.

Cintra (2013), após análise da literatura nacional e internacional sobre o dimensionamento dos municípios a partir da sua população, partindo dos dados censitários do IBGE de 2000 e 2010, considera pequenos municípios aqueles com total de habitantes de até 20 mil. Santos (1993), anteriormente, já advertia que qualquer dimensionamento dessa natureza, deve levar em consideração o período histórico em que a observação ocorre.

A partir de Cintra (2013) e considerando as ressalvas de Santos (1993), é possível observar que, entre os integrantes das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá, 73% estão na classe de até 20 mil habitantes (IBGE, 2010), considerados pequenos municípios por esses autores. Os GRÁFICOS 3, 4 e 5 mostram a posição dos 52 municípios⁵⁰ e a perspectiva temporal da contagem da população, dentro das classes de tamanho populacional. Na TABELA 7, é possível verificar o número de municípios a partir das dimensões selecionadas.

TABELA 7 - TAMANHO POPULACIONAL DOS MUNICÍPIOS COMPONENTES DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ, NO PERÍODO 1980 - 2010

TAMANHO	1980	1991	2000	2010
*	5	4	0	0
Até 5.000hab	10	10	15	14
De 5.001hab a 10.000hab	12	13	12	10
De 10.001hab a 20.000hab	12	11	12	14
De 20.001hab a 50.000hab	8	9	7	7
De 50.001hab a 100.000hab	3	3	3	3
De 100.001hab a 500.000hab	2	2	3	3
Mais de 500.001hab	0	0	0	1

* município pertencia a outra comarca na época do Censo.

FONTE: SIDRA/IBGE

ORGANIZAÇÃO: Autor (2014)

A partir de 1980, a dinâmica populacional dos municípios sofreu modificações, alguns perderam e, logo nas décadas seguintes, retomaram seu crescimento. Outros, arrefecidos por crises de contexto local e nacional no primeiro período de análise, ainda amargam números negativos do incremento populacional.

No tocante ao local de residência da população, o êxodo rural foi marcante.

⁵⁰ Apucarana, embora não pertença a nenhuma região metropolitana, é considerada na análise devido a sua inserção no complexo urbano-regional e sua significância socioeconômica para o contexto.

Em 1980, é possível observar que a população residente nas áreas rurais se concentrava especialmente naqueles municípios mais distantes dos atuais polos das regiões metropolitanas e das rodovias.

Cabe salientar o reduzido percentual de população rural em 1980 de Maringá (4,5%), Londrina e Arapongas (11,5% e 11,8%), além de Apucarana e Cambé. Este período se refere a um movimento de deslocamento da população rural, em especial para os polos concentradores das recentes atividades industriais, com destaque para Londrina, Maringá, Cambé, Apucarana e Arapongas, margeados pelas obras de melhoramento da BR-369.

Ainda que em menor ritmo, os municípios que na década de 1980 possuíam até 75% da sua população residente na área rural (Cambira e Presidente Castelo Branco, integrantes da região metropolitana de Maringá), sofreram drástica redução deste percentual, indicando uma intensificação do processo de urbanização na década de 1990, prosseguindo até os anos 2000. Todavia, ressalta-se que nos anos de 1990 as municipalidades começavam a recuperar suas taxas negativas de incremento demográfico, mais equalizadas a partir dos anos 2000.

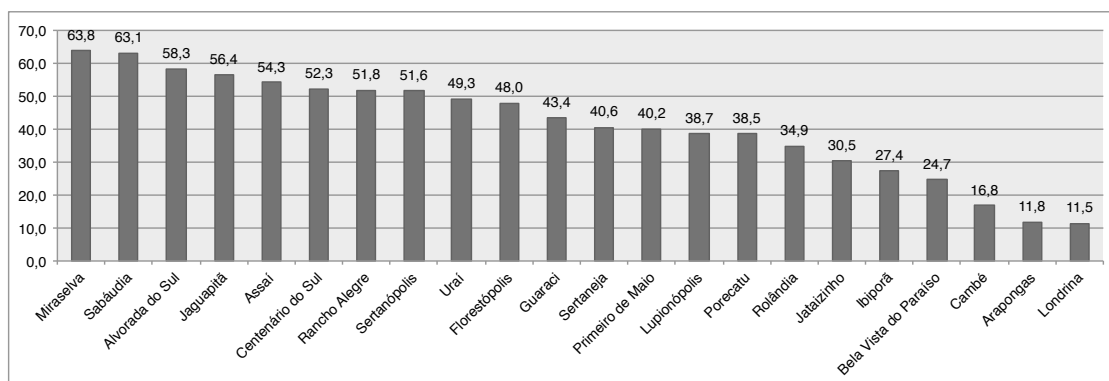


GRÁFICO 3 – PERCENTUAL DA POPULAÇÃO RURAL RESIDENTE NOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA EM 1980.

NOTA: EXCLUÍDOS OS MUNICÍPIOS SEM DADOS, OU AINDA NÃO EMANCIPADOS.

FONTE: IPARDES.

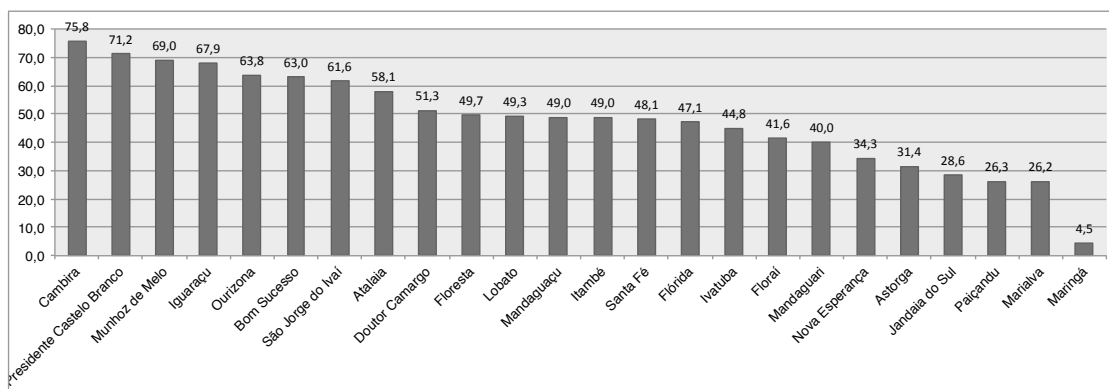


GRÁFICO 4 – PERCENTUAL DA POPULAÇÃO RURAL RESIDENTE NOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DA REGIÃO METROPOLITANA DE MARINGÁ EM 1980.
 NOTA: EXCLUÍDOS OS MUNICÍPIOS SEM DADOS, OU AINDA NÃO EMANCIPADOS.
 FONTE: IPARDES.

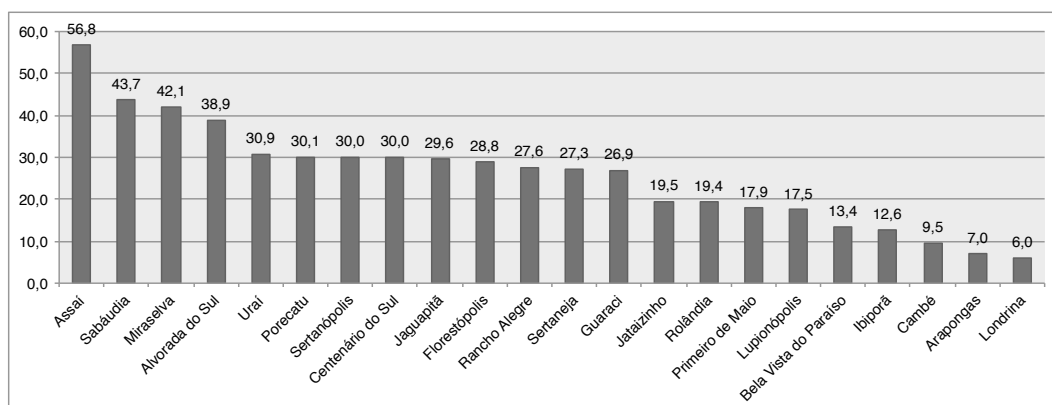


GRÁFICO 5 - PERCENTUAL DA POPULAÇÃO RURAL RESIDENTE NOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA EM 1990.
 NOTA: EXCLUÍDOS OS MUNICÍPIOS SEM DADOS, OU AINDA NÃO EMANCIPADOS.
 FONTE: IPARDES.

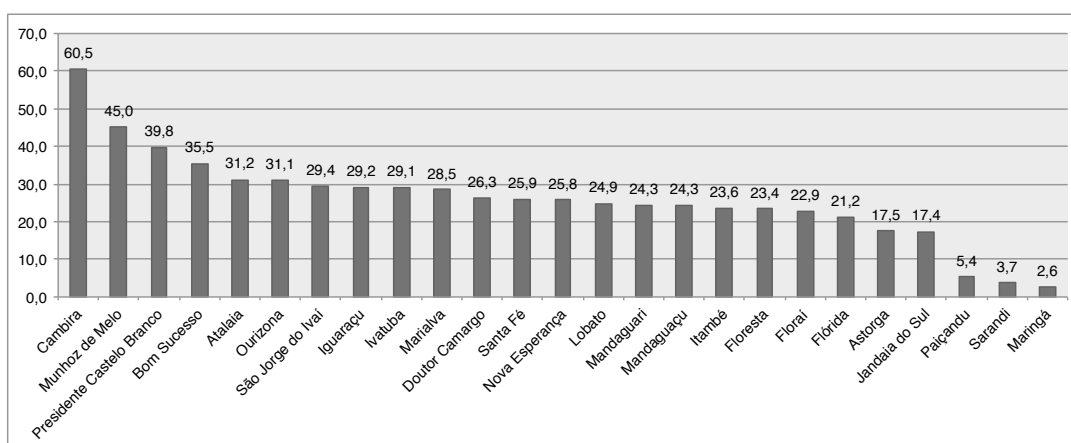


GRÁFICO 6 - PERCENTUAL DA POPULAÇÃO RURAL RESIDENTE NOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DA REGIÃO METROPOLITANA DE MARINGÁ EM 1990.
 NOTA: EXCLUÍDOS OS MUNICÍPIOS SEM DADOS, OU AINDA NÃO EMANCIPADOS.
 FONTE: IPARDES.

No findar da primeira década do século XXI, Sarandi (0,8%), Paçandu

(1,4%) e Maringá (1,8%), limítrofes à Maringá, despontam com os maiores percentuais de população residente na área urbana. Tamarana, emancipada de Londrina em 1994, e Alvorada do Sul, tiveram uma recuperação notável da sua população rural, constituindo um cenário inverso do ocorrido no grupo dos municípios. Isso deve-se principalmente ao caráter estritamente agrícola dessas municipalidades.

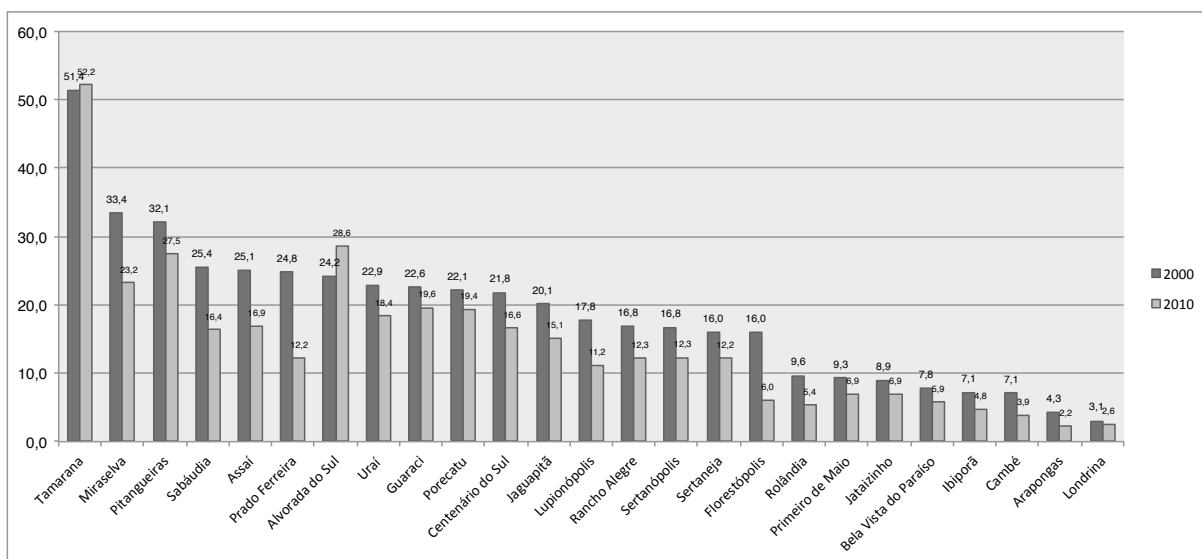


GRÁFICO 7 - PERCENTAGEM DA POPULAÇÃO RURAL POR MUNICÍPIO INTEGRANTE DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA NO INTERSTÍCIO 2000-2010.

FONTE: IBGE, CENSOS.

Dados trabalhados pelo autor (2014).

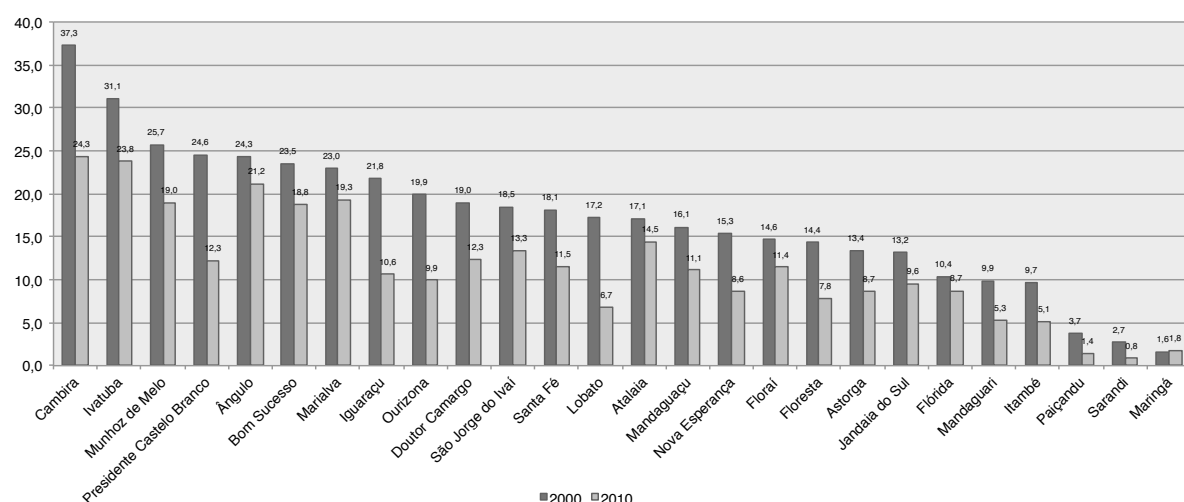


GRÁFICO 8 - PERCENTAGEM DA POPULAÇÃO RURAL POR MUNICÍPIO INTEGRANTE DA REGIÃO METROPOLITANA DE MARINGÁ NO INTERSTÍCIO 2000-2010.

FONTE: IBGE, CENSOS.

Dados trabalhados pelo autor (2014).

Os indicadores de população residente nas áreas urbana e rural são reflexos

de mudanças ocorridas desde o final da década de 1970 no Brasil, com interferência direta no Paraná e implicações distintas nas diversas regiões. Enquanto Curitiba, privilegiada pela sua condição de capital, desenvolveu seu parque industrial juntamente com Ponta Grossa de forma mais plena e diversificada ao longo deste período, o norte do Paraná⁵¹ passará a enfrentar tal processo na virada da década. Ainda assim, a mecanização da agricultura avança e em parte considerável dos municípios inseridos atualmente nas regiões metropolitanas, o quadro geral é de transição demográfica, influenciada pelas mudanças produtivas das últimas décadas do século XX.

Affonso (1996) afirma que no final da década de 1970 o discurso de descentralização, aliado à crise neoliberal com o esgotamento do padrão de financiamento, crise da dívida externa no Brasil e controle da inflação, desencadeou implicações diretas para as municipalidades, em especial a partir do pacto nacional oriundo da Constituição Federal de 1988. O acirramento das disputas entre os entes da federação com a guerra fiscal, energizou a fragmentação nacional e a heterogeneidade intrarregional, num contexto de privatizações e abertura do mercado para o capital financeiro global.

Soma-se à este cenário a crise da agricultura no norte do Paraná e a emergência da mecanização, bem como o consequente êxodo rural que transformou algumas municipalidades da região e, embora outras tenham saldos positivos de crescimento demográfico nas últimas décadas, não conseguiram retornar ao patamar pré-1980. Por outro lado, os municípios próximos aos centros mais dinâmicos como Londrina e Maringá, devido a dinâmica econômica facilitada pela localização nas proximidades dos eixos de escoamento (notadamente a BR-369 e BR-376), passaram a se industrializar e diversificar os setores da economia, interferindo no quadro demográfico.

Essa pluralidade de cenários presente nos municípios das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá implicam em difícil análise de uma macrointerpretação, ou seja, de encarar as especificidades como unidade devido a complexidade do processo que se deu em determinados municípios que não integram diretamente a dinâmica liderada pelos dois principais polos. Como é possível observar no GRÁFICO 9, o panorama populacional é caracterizado pelos extremos. Na década em análise, tem-se o crescimento demográfico mais alto

⁵¹ Embora Londrina, desde os anos 1950/1960 já possuisse algumas indústrias do setor alimentício.

(85,4%) em Paçandu e o mais baixo (-46,6) em Marialva, ambos pertencentes à região metropolitana de Maringá.

É possível identificar que as taxas negativas de crescimento populacional concentram-se nos municípios mais distantes de Londrina. É o caso de Lupionópolis (-13,4%, 104km distante), Centenário do Sul (-13%, 92,8km distante), Porecatu (-20,3%, 91km distante) e Sertaneja (-3,2%, 81,3km distante) em relação à região metropolitana de Londrina, onde a distância média dos integrantes é de 57,1km. No tocante à região metropolitana de Maringá, isso não se repete. Com uma distância média de 39,7km entre os municípios e o polo, Marialva (-46,6%, 17,8km distante) é a que mais perdeu população no período de 1980-1990. Nakashima *et. al.* (2009) atribuem a situação registrada em Marialva às resistências da modernização agrícola no município e o impacto da geada na produção de café.

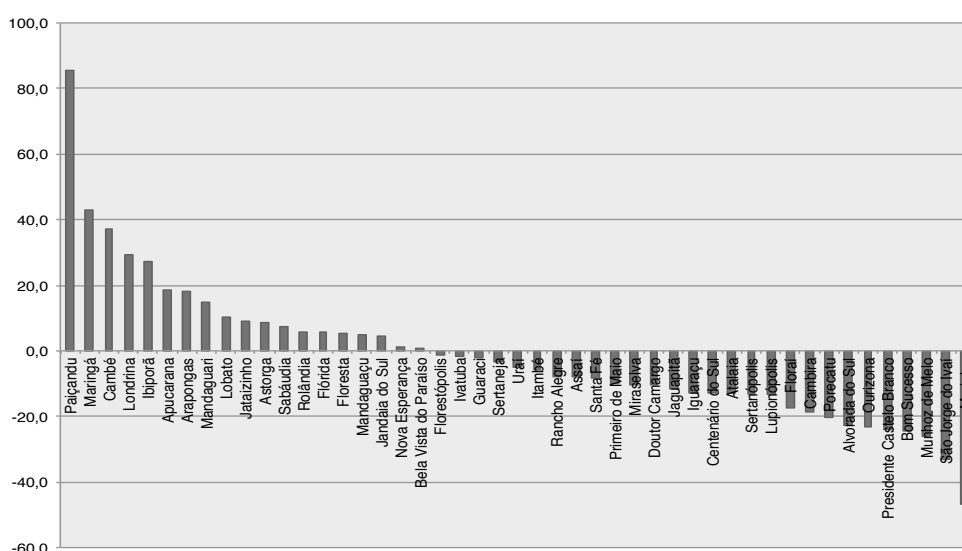


GRÁFICO 9 – CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO (%) DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ NO INTERSTÍCIO 1980-1990
 NOTA: EXCLUÍDOS OS MUNICÍPIOS SEM DADOS.
 FONTE: IBGE. Dados trabalhados pelo autor (2014).

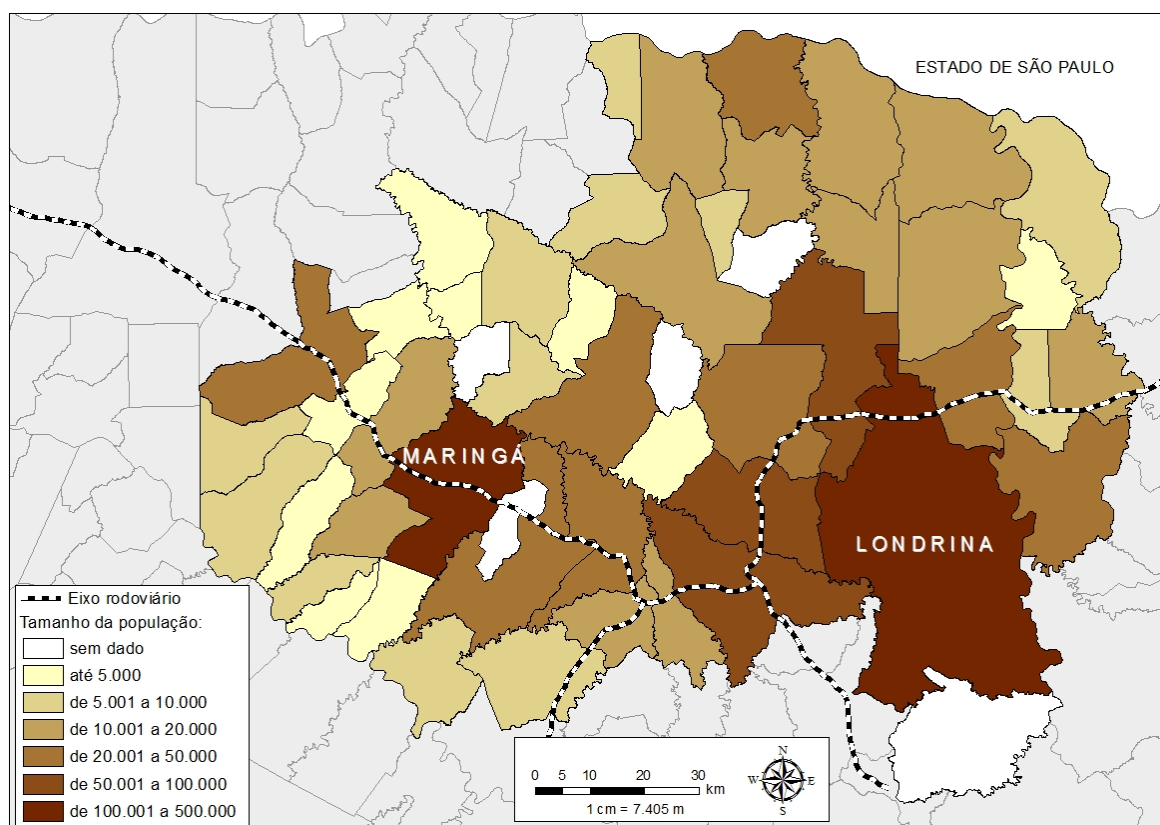


FIGURA 19 - TAMANHO POPULACIONAL DOS MUNICÍPIOS DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ EM 1980.

Os municípios margeados pela BR-369 e a BR-376 tiveram os saldos positivos e acima da média no crescimento demográfico no período. É o caso de Paiçandu (85,4%), Maringá (42,8%), Cambé (37,1%), Londrina (29,3%), Ibiporã (27,3%), Apucarana (18,5%), Arapongas (18,1%) e Mandaguari (14,8%). Nesta mesma década foram realizadas obras de duplicação e pavimentação da rodovia BR-369, contribuindo para o desenvolvimento econômico e, consequentemente, demográfico.

Estes saldos positivos concatenam com um período de expansão da indústria paranaense, onde o norte do Paraná foi privilegiado devido à infraestrutura herdada do café. Embora num contexto de crise na primeira metade da década de 1980, a partir de 1985 o Estado ultrapassa a média nacional no crescimento do PIB, como aponta Trintin (2005):

Se no Brasil os efeitos da desaceleração do ritmo de crescimento pesaram fortemente sobre o setor industrial, no Paraná se mostrou bastante diferenciado ao longo do período, pois apresentou um crescimento superior ao observado para o conjunto da economia brasileira. Isso se deve principalmente à base produtiva da indústria paranaense ser fortemente

atrelada ao complexo agroindustrial e, devido ao seu bom desempenho, acabou puxando as taxas para cima e compensando as perdas deste setor, principalmente comandadas pelo gênero química e de alimentos. (TRINTIN, 2005, p. 9).

A retomada do crescimento no fim dos anos 1980 contribuiu para uma recuperação, mesmo que lenta, de alguns municípios que integram atualmente as regiões metropolitanas de Londrina e Maringá. Em 1970, o café ainda representava 27% da área cultivada; em 1981, caíra para 8,5%; no mesmo período, a área cultivada com os seis principais grãos (soja, milho, feijão, trigo, arroz e amendoim) passava de 61 % para 85%. (MAGALHÃES FILHO, 1993, p. 96).

Magalhães Filho (1993) ainda sobre esse processo de modificação da estrutura produtiva paranaense, aponta que:

As mudanças na agricultura, bem como a expansão do mercado nacional e de exportações, estimularam o crescimento industrial, principalmente no beneficiamento da soja, em atividades como a produção de máquinas e implementos agrícolas, corretivos de solos e fertilizantes, cimento e caminhões, assim como em ramos como o metal-mecânico, o de material elétrico e da indústria do fumo. (MAGALHÃES FILHO, 1993, p 9).

Com a recuperação gradativa da economia paranaense, parte dos municípios que sofreram redução no seu quadro populacional inverteram o cenário na década seguinte, ainda que de forma tímida. A retomada do crescimento no fim dos anos 1980 se dá numa conjuntura de reformas neoliberais implementadas a partir dos governos Collor e Fernando Henrique Cardoso (FHC). Para Bresser-Pereira (1998) estas reformas da última década do século XX debruçaram-se sobre as seguintes pautas: a) delimitação das funções do Estado através de privatizações, terceirizações e publicização; b) redução da interferência do Estado por meio de desregulação, assumindo a posição de promotor do país em nível internacional, em detrimento de protetor da economia nacional frente a competitividade global; c) aumento da governança do Estado, eliminando a burocracia rumo à uma administração pública gerencial e; d) aumento da governabilidade, instaurando meios de controle e participação social.

Em suma, trata-se da continuidade do Consenso de Washington, legitimado pelo governo FHC. No Paraná, o discurso toma corpo com Álvaro Dias (1986 a 1990). Santos Lima (2007) analisa que:

Percebe-se que o governo Álvaro Dias, mesmo sendo da base histórica

peemedebista e que tinha por linha a defesa de maiores investimentos na área social, a fixação do homem no campo e o fortalecimento dos laços de cooperativismo e comunidade alterou seu discurso para privatização, liberalização e ataque ao funcionalismo público. Tal linha de pensamento só viria a ser alterada com a chegada do também peemedebista Roberto Requião, ao Executivo em 1991. (SANTOS LIMA, 2007, p. 116).

Na escala local, o discurso se materializou na competitividade e guerra fiscal entre os municípios. Como lembra Magalhães Filho (1993):

impedidos de continuar a expandir-se com os mesmos padrões dos anos 70, devido às causas já mencionadas, os agentes dinâmicos que mudaram a fisionomia econômica do Paraná foram forçados a concentrar-se em elevar seus padrões de competitividade. Os que assim o fizeram mantiveram seu crescimento, capitalizando ainda mais a economia, gerando mais valor e conseguindo manter ou ampliar mercados nacionais e estrangeiros, adaptando-se a um panorama de redução de crescimento, crise e incerteza quanto ao comportamento futuro da economia. (MAGALHÃES FILHO, 1993, p. 99).

Inicia-se, neste período, um processo de modificação da estrutura populacional dos municípios. Alguns que perderam parte da sua população na década anterior retomam o crescimento, porém sem recuperar o dinamismo precedente. O GRÁFICO 10 indica a taxa de crescimento entre 1990 e 2000.

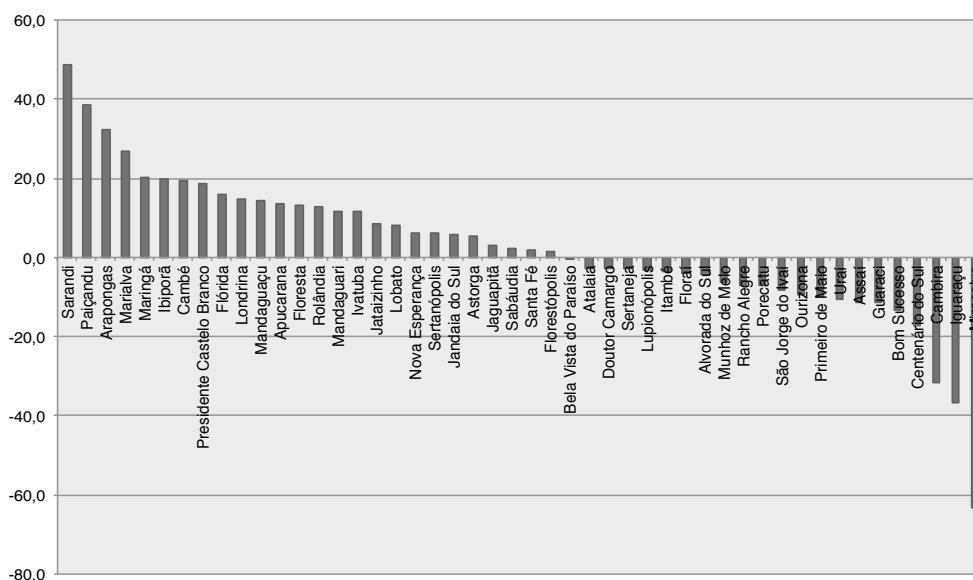


GRÁFICO 10 - CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO (%) DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ NO INTERSTÍCIO 1990-2000

NOTA: EXCLUÍDOS OS MUNICÍPIOS SEM DADOS.

FONTE: IBGE. Dados trabalhados pelo autor (2014).

Enquanto na década anterior 59,5% dos municípios tiveram taxas negativas de crescimento, no interstício 1990-2000 esse percentual é reduzido para 45,8%. Os

extremos ainda podem ser observados no grupo: Miraselva (-10,4% na década anterior para -63,2%, o mais baixo neste período), Lupionópolis (-13,4% na década anterior para -3,1% neste período) permanecem com queda na população. Aqueles com saldo positivo continuam sendo os localizados às margens das rodovias federais: Sarandi (48,9%, emancipado de Maringá e cidade-dormitório desta); Paiçandu (85,4% no período anterior e 38,6% neste período) e Arapongas (18,1% no período anterior e 32,3% neste período).

Um caso expressivo é Marialva que entre 1980-1990 teve um decréscimo de -46,6% (o mais baixo do grupo) e passou para 26,9%. Esse município se consolidou como produtor de vinicultura somando, junto com Uraí, Assaí, Bandeirantes e Rosário do Sul 8% do total da produção nacional desta cultura (BARNI *et. al.*, 2007). Assim como os outros municípios com taxas positivas de crescimento, Marialva também se localiza às margens da BR-376.

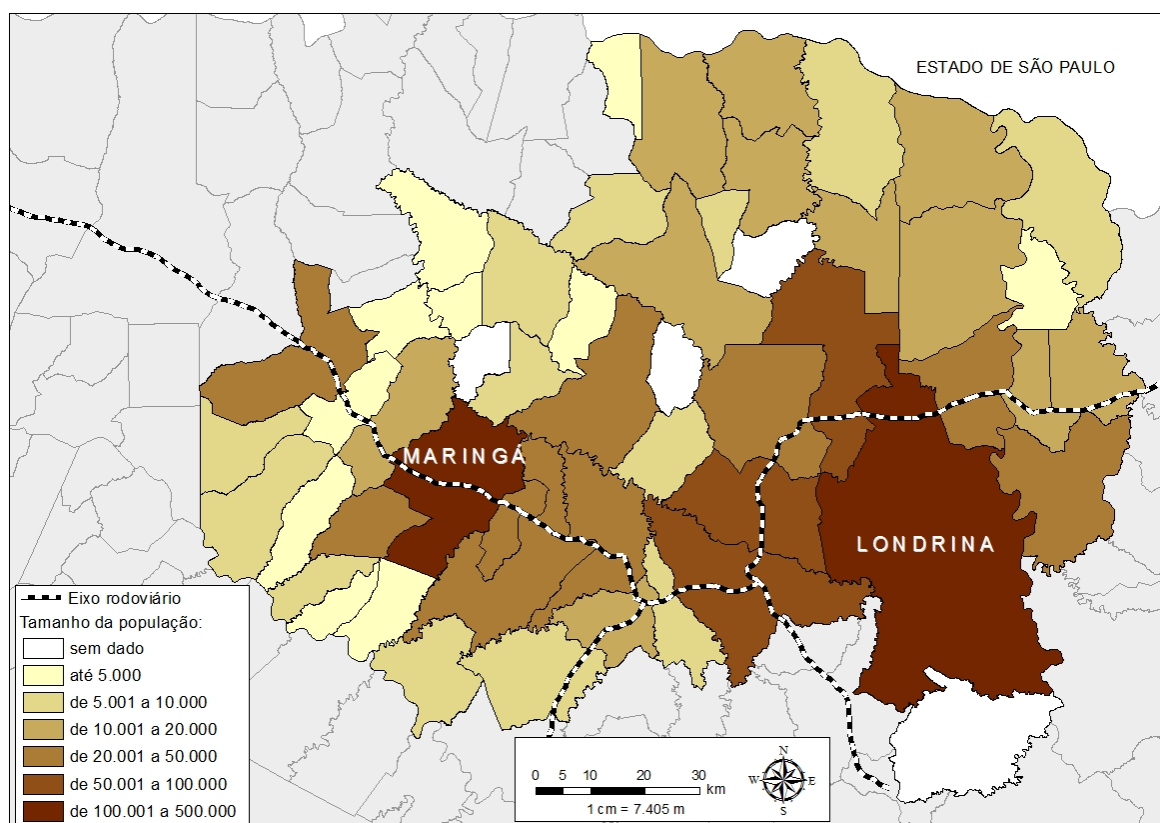


FIGURA 20 - TAMANHO POPULACIONAL DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ EM 1990

Após duas décadas de crise, reestruturação e recuperação econômicas, com processo de reformas estruturais ocorridos no passar dos anos 1990, o século

XXI se inicia no Brasil com a continuidade das medidas para alcançar o que Lourenço (2010) chama de “obsessão pela estabilidade monetária”. Para o autor, a primeira gestão Lula (2003-2011) foi marcada pela continuidade da política prévia, na tentativa de suprimir a especulação ocorrida em 2002 quanto à possibilidade de mudanças radicais na política macroeconômica brasileira.

No Estado do Paraná, após o início e durante as três gestões de Roberto Requião (1991-1994, 2003-2006, 2007-2010), com algumas tentativas de estatizar as rodovias como analisa Lourenço (2010), a política de atrair investimentos e indústrias prosseguiu e o avanço da contribuição do setor secundário é evidente. Moura (2008) aponta que na década de 2000 o setor primário respondeu por apenas 13,2% na renda do Estado.

Com uma política de concessão de créditos intensificada após a primeira metade dos anos 2000, as transformações no Estado foram nítidas, em consonância com a conjuntura nacional. Com destaque para ampliação de empregos no país, Lourenço (2010) analisa que:

A trajetória recente da economia estadual, e de seu ambiente institucional, confirma a opção pelo aprimoramento de ações e incentivos à sustentação e à diversificação da estrutura produtiva regional, capazes de contribuir para a diminuição da crônica subordinação a fatores exógenos ou episódicos (como as flutuações dos preços internacionais dos produtos primários e o clima), determinada por condições de funcionamento associadas a determinados ciclos econômicos. (LOURENÇO, 2010, p. 20).

Nos aspectos demográficos, o percentual entre os anos 2000 e 2010 parecem se estabilizar, embora a recorrência de alguns municípios no ranking de incremento populacional como Maringá (19,16%) e Arapongas (17,98%) permaneça. Aparece, nessa nova década, Tamarana (20,79%) e Rolândia (14,61%) como líderes no crescimento demográfico. Nesse período, o município de Londrina atinge 506.701 habitantes, constituindo-se como a segunda maior cidade do Estado e a terceira da região Sul do Brasil. O total de municípios que perdem população diminui para 23,07%, uma redução de 22,73% em relação ao período anterior.

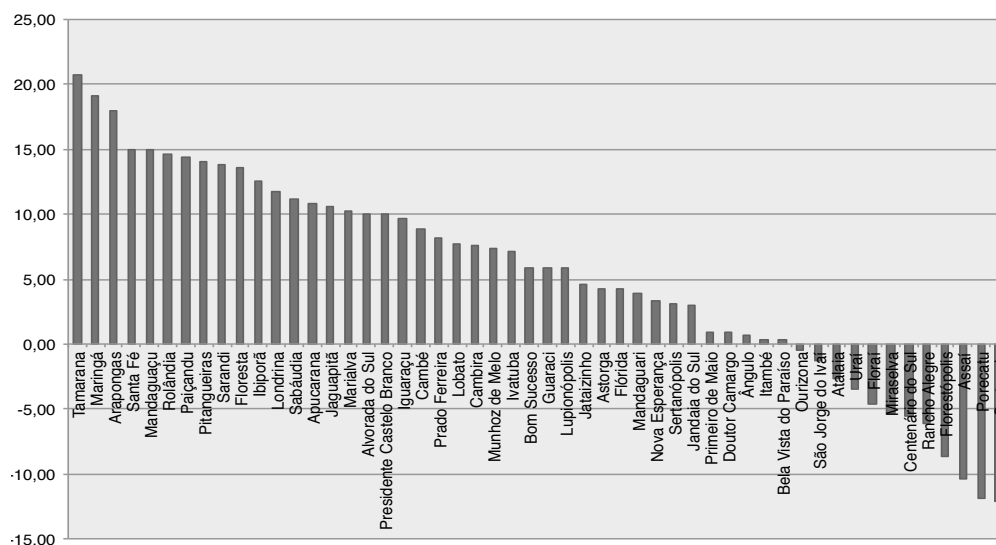


GRÁFICO 11 - CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO (%) DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ NO INTERSTÍCIO 2000-2010

NOTA: EXCLUÍDOS OS MUNICÍPIOS SEM DADOS.

FONTE: IBGE. Dados trabalhados pelo autor (2014).

Em 2010, permanece estagnado nas classes de tamanho o total de municípios de 20.000 hab. a 50.000 hab. (7 em 2000 e 2010) e na classe de 50.000 hab. a 100.000 (3 em ambos períodos). Quando se observa o mapa nas figuras 21 e 22, é notável a continuidade da concentração das classes de tamanho com valor mais alto nas proximidades das rodovias.

A análise da dinâmica populacional das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá nos três períodos, apontam a dificuldade de observar como totalidade o conjunto dos municípios. Sendo a urbanização um fenômeno complexo, influenciado diretamente pelas ações dos agentes econômicos, políticos e sociais, os seus efeitos sobre o espaço urbano e regional configuram manifestações multiescalares.

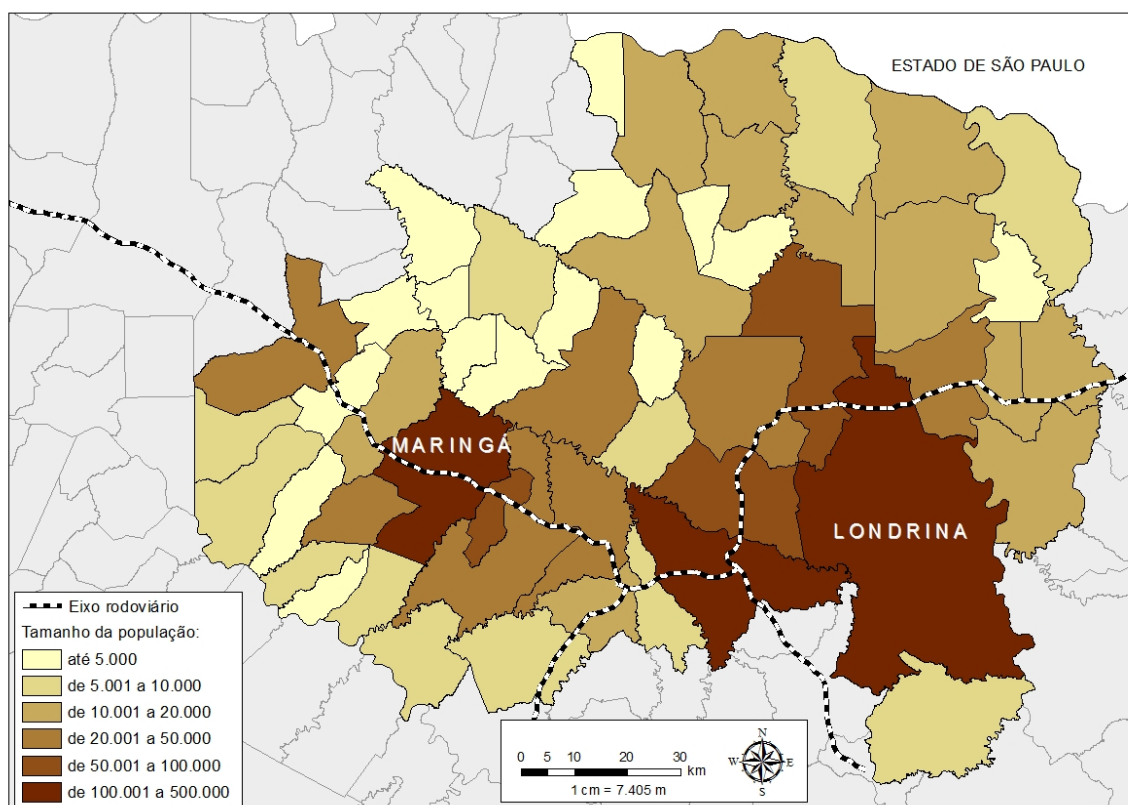


FIGURA 21 - TAMANHO POPULACIONAL DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ EM 2000.

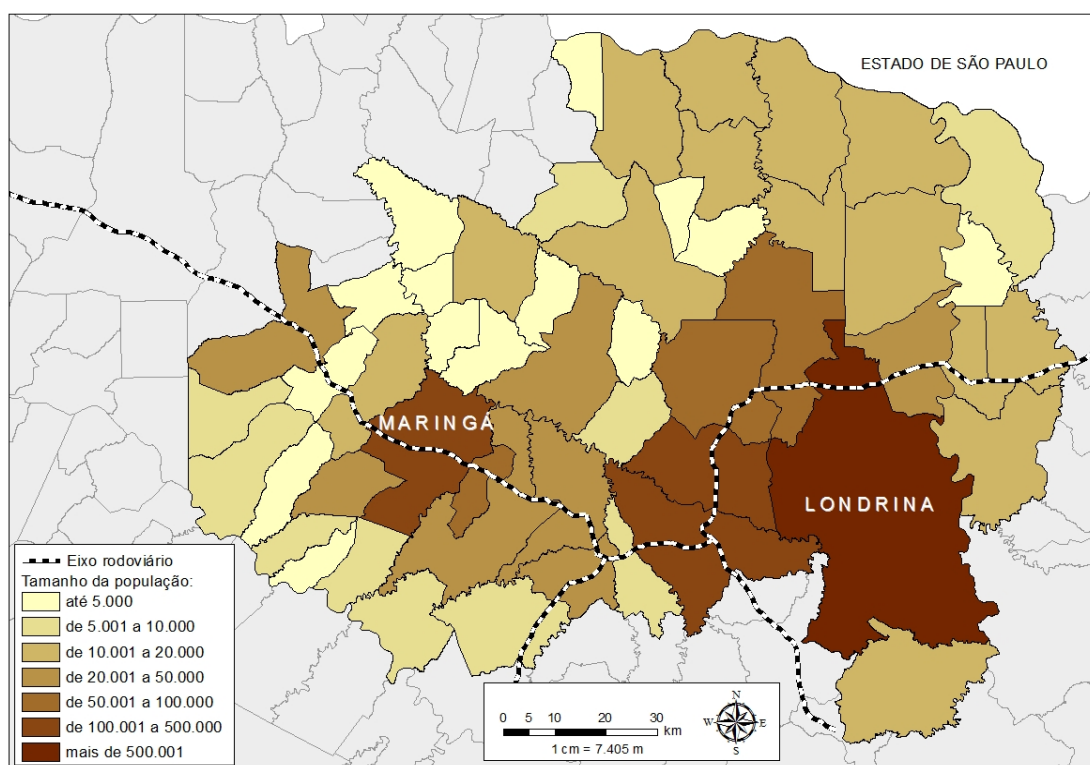


FIGURA 22 - TAMANHO POPULACIONAL DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ EM 2010.

Essas manifestações multiescalares são decorrentes das particularidades de cada um dos municípios que, por ensejo político, acabam por compor virtualmente um grupo homogêneo. O que se observou é que a heterogeneidade é preponderante na trajetória de composição demográfica do norte paranaense. Embora todos tenham sido afetados pelas dinâmicas políticas e econômicas internacional, nacional e estadual, ao longo de cinco décadas, as mesmas se materializam de forma diferenciada. Essa diferenciação, todavia, não significa isolamento ou exclusão. Evidentemente, um município influencia ou é direta ou indiretamente influenciado pela dinâmica dos seus vizinhos, mais próximos ou não. Reside nesse complexo emaranhado a formação espacial do norte do Paraná.

Outrossim, os dados demográficos quando apontam a heterogeneidade no grupo em tela, corroboram que a observação isolada do indicador – população – pouco contribui para a apreensão do arranjo espacial que se desenha. Por outro lado, o fluxo populacional, notadamente o movimento pendular, avança na ligação entre os pontos do objeto em análise.

4.2 DIMENSÃO DA REDE URBANA E DOS FLUXOS POPULACIONAIS

Como discutido em tópicos anteriores, a inserção de um município ou um grupo em um determinado raio geográfico, de abrangência nacional e/ou internacional dimensiona seu papel e influência na rede das cidades. O movimento da população, a diversificação e dinamismo econômico, as morfologias urbanas, a disponibilidade de infraestrutura, presença de agentes econômicos e culturais e outros fatores vão contribuir para a formação de uma rede urbana.

O IBGE, por meio do estudo de Região de Influência das Cidades (REGIC, 2007) identificou e apontou, através do estabelecimento de hierarquias e suas respectivas funções, como se desenvolve a rede urbana brasileira. Segundo essa hierarquia (REGIC, 2007), tem-se:

1. **Metrópoles** – são os 12 principais centros urbanos do País, que caracterizam-se por seu grande porte e fortes relacionamentos entre si, além de, em geral, possuírem extensa área de influência direta. Está subdividido em: **a) Grande**

metrópole Nacional; b) Metrópole nacional; c) Metrópole.

2. Capital regional: integram este nível 70 centros que, como as metrópoles, também se relacionam com o estrato superior da rede urbana. Com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles, tem área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios. Possui três subdivisões: **a) Capital regional A:** capitais estaduais não classificadas em nível metropolitano; **b) Capital regional B:** padrão de localização regionalizado, mais presente no Centro-Sul do Brasil e; **c) Capital regional C:** padrão de localização regionalizado presente nas demais regiões do país.

3. Centro sub-regional: centros com atividades de gestão menos complexas, tem área de atuação mais reduzida e seus relacionamentos com centros externos à sua própria rede são, em geral, apenas com as três metrópoles nacionais. Presente de forma mais adensada no Nordeste e Centro-Sul. De forma mais esparsa, na região Norte e Centro-Oeste. Está subdividido em: **a) Centro sub-regional A** e; **b) Centro sub-regional B.**

4. Centro de zona: cidades de menor porte com atuação restrita a sua área imediata, exercem funções de gestão elementares. São subdividas em: **a) Centro de zona A; b) Centro de zona B; c) Centro de zona C.**

5. Centro local: demais cidades cuja centralidade não extrapola o seu limite municipal, servindo apenas seus habitantes com população inferior a 10 mil habitantes.

Para o REGIC (2007), Londrina e Maringá se encaixam na hierarquia “Capital Regional B” (FIGURA 23). Dos 52 municípios que compõem as duas regiões metropolitanas, 44 foram classificados com algum nível de hierarquia no estudo das Regiões de Influência. São considerados “Centro de Zona A” (Nível 4) os municípios de Arapongas e Jandaia do Sul, enquanto Apucarana foi classificada como “Centro sub-regional A” (nível 3).

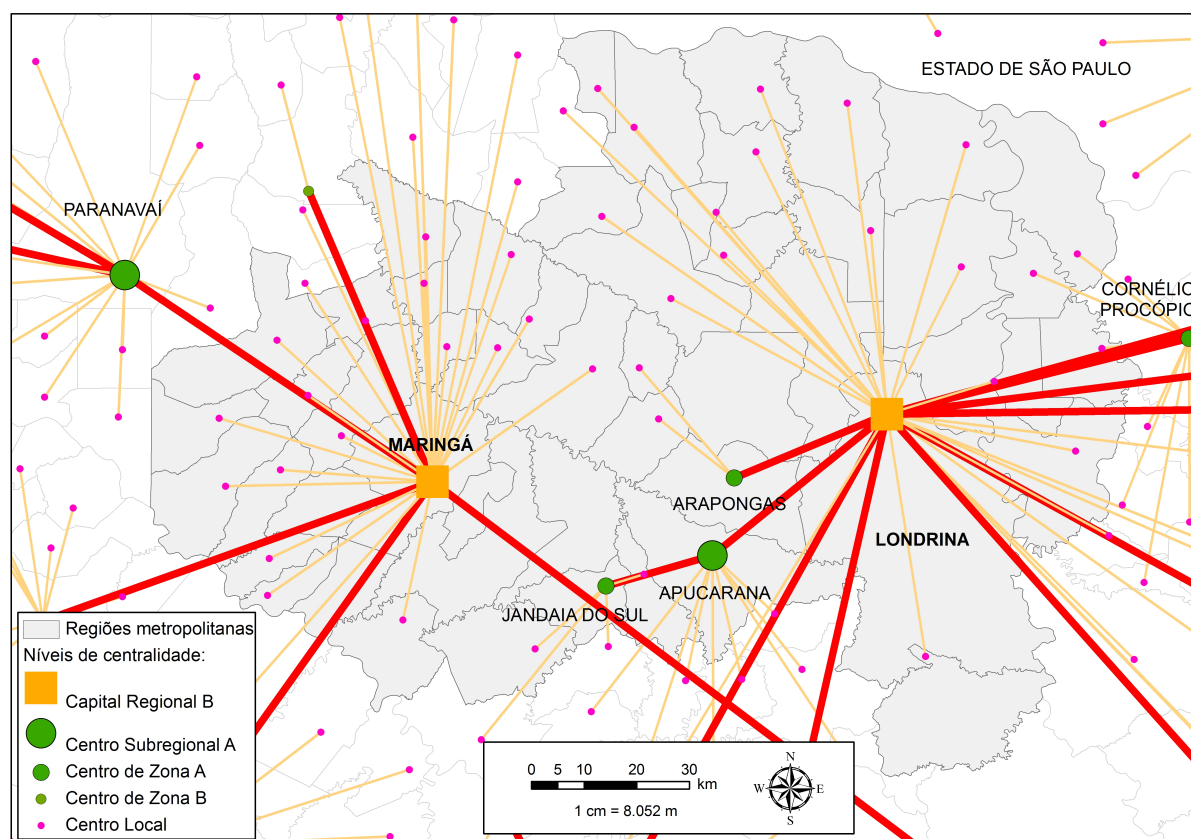


FIGURA 23 – NÍVEIS DE CENTRALIDADE E ÁREA DE INFLUÊNCIA NA REGIÃO DE LONDRINA E MARINGÁ.

FONTE: REGIC (2007).

Adaptado e organizado pelo autor (2014)

Diferente dos estudos anteriores realizado pelo IBGE quanto à influência das cidades (REGIC 1978; REGIC 1966; REGIC, 1990), Londrina e Maringá passaram, a partir de 2007, a possuir vinculação com a rede urbana liderada pela capital, Curitiba e não mais São Paulo (REGIC, 2007). Isso indica como, desde a gênese do norte do Paraná, a região esteve ligada ao estado vizinho.

Devido à continuidade da mancha urbana, REGIC (2007) denomina tais localidades de Área de Concentração de População – ACP. De acordo com o estudo:

As ACPs são definidas como grandes manchas urbanas de ocupação contínua, caracterizadas pelo tamanho e densidade da população, pelo grau de urbanização e pela coesão interna da área, dada pelos deslocamentos da população para trabalho ou estudo. As ACPs se desenvolvem ao redor de um ou mais núcleos urbanos, em caso de centros conurbados, assumindo o nome do município da capital, ou do município de maior população. (REGIC, 2007, p. 11).

Em estudo mais recente (IBGE, 2015) o IBGE propõe os arranjos

populacionais e a concentração urbana no Brasil:

Um arranjo populacional é o agrupamento de dois ou mais municípios onde há uma forte integração populacional devido aos movimentos pendulares para trabalho ou estudo, ou devido à contiguidade entre as manchas urbanizadas principais. (IBGE, 2015, p. 22).

De acordo com o estudo do IBGE (2015), Londrina e Maringá posicionam-se como arranjos populacionais de integração alta e média-alta com os municípios do seu entorno (FUGURA 25). Na formação dessa espacialidade, a influência das rodovias é protagonista, sobretudo como indutora do processo de conurbação, posicionando o município de Jandaia do Sul entre o percurso Londrina – Maringá. Apucarana e Arapongas, por outro lado, são considerados municípios isolados pelo IBGE, embora componham a ocupação linear (FIGURA 24) no entorno da BR-369 e contribuam, para além desse arranjo populacional, com importantes valores no deslocamento populacional.

Os arranjos propostos pelo IBGE desnudam uma certa relação harmônica entre os seus componentes. Tal unidade auxilia na observação direta do fenômeno urbano e seus limites territoriais são aqueles tradicionalmente considerados (o político-administrativo). Vale ressaltar a diferença entre o arranjo populacional e o arranjo espacial que aqui se considera – de natureza do atual estágio da urbanização. Enquanto aquele primeiro utiliza critérios claros e impõe uma definição escalar, o arranjo espacial que aqui se defende é mutável de acordo com o olhar que se lança, ou seja, explicita a complexidade e multiescalaridade a partir das relações das unidades territoriais que o compõe não correspondendo, necessariamente, aquela divisão espacial clássica, pautada nos limites político-administrativos.

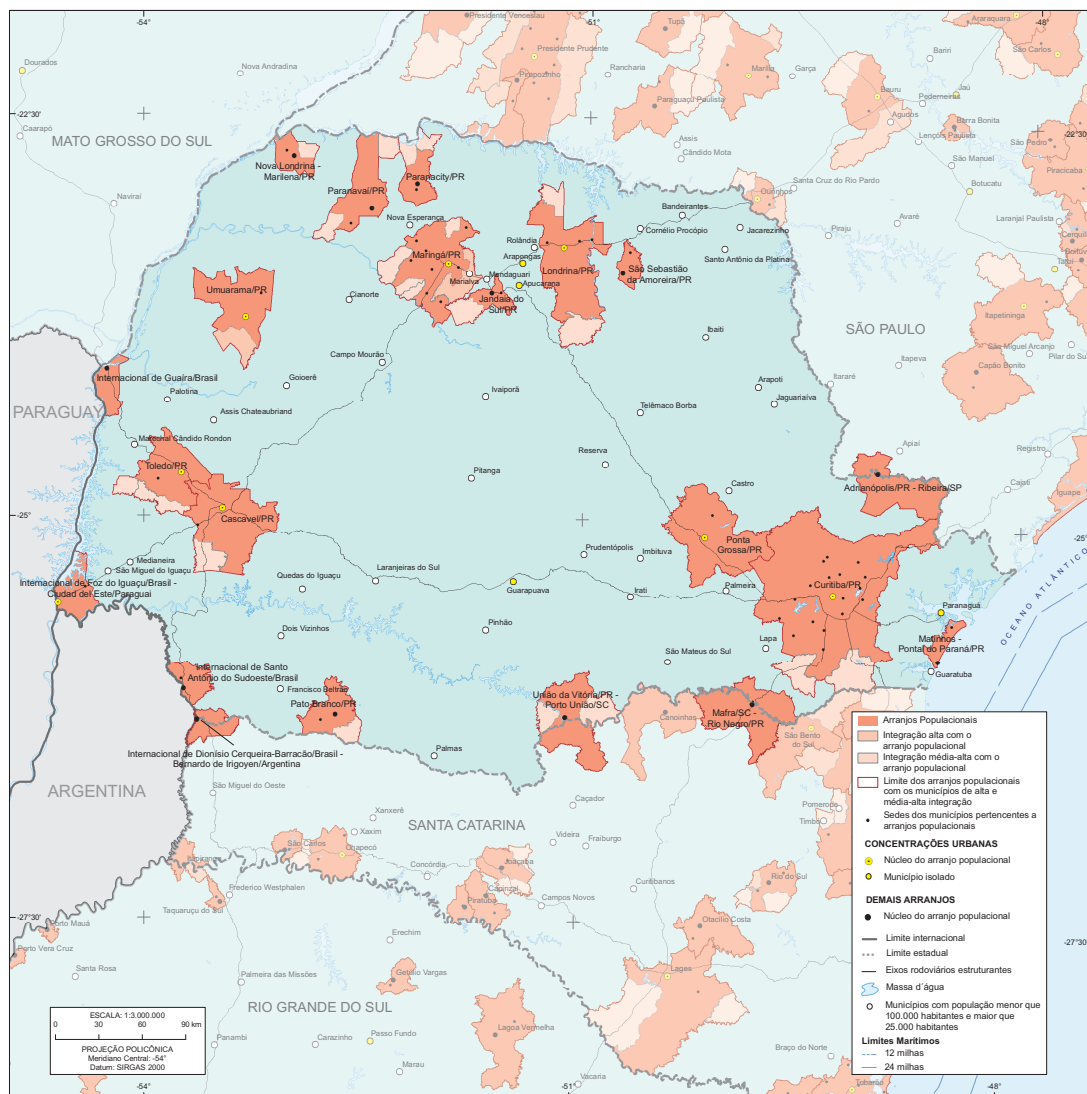


FIGURA 24 - ARRANJOS POPULACIONAIS E CONCENTRAÇÕES URBANAS NO PARANÁ
FONTE: IBGE (2015)

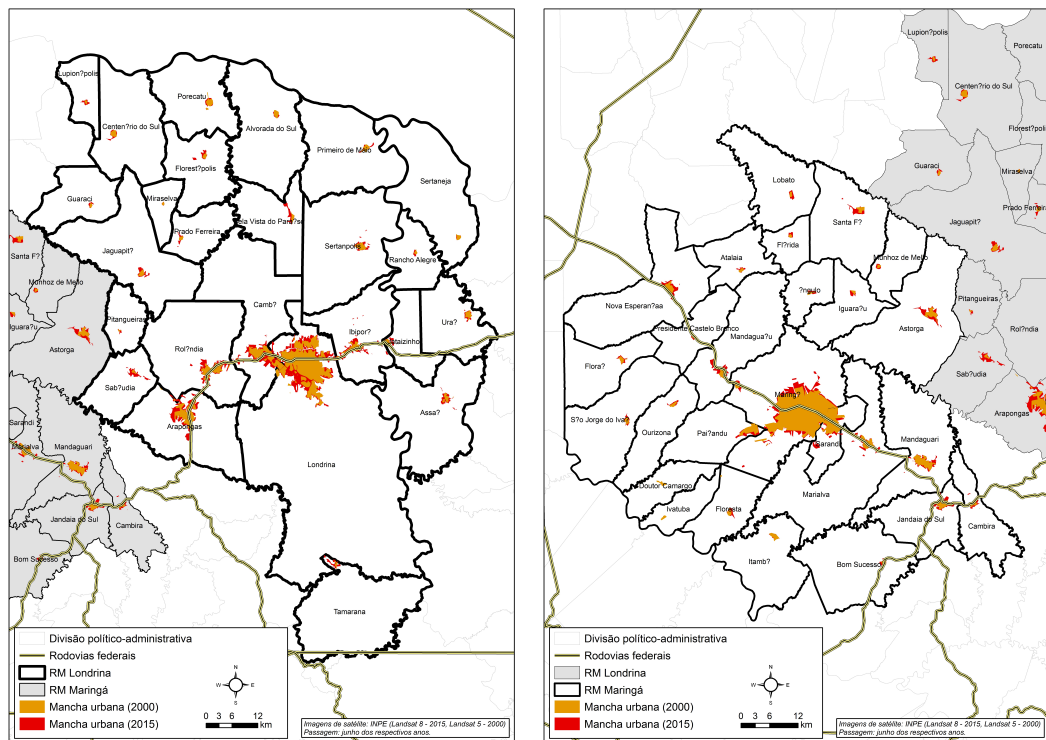


FIGURA 25 - MANCHA URBANA (2000, 2015) NA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA E MARINGÁ
FONTE: Autor (2016)

Além da mancha urbana, os deslocamentos pendulares são indicadores importantes de integração regional no estudo do IBGE. Outrossim, a complexidade que reside no arranjo espacial no norte do Paraná extrapola os limites previstos pelo estudo do IBGE, já que desnuda relações para além dos polos, Londrina e Maringá. Nessa perspectiva, o próximo item trata dos movimentos pendulares existentes no recorte das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá.

4.2.1 Dimensão dos fluxos

Para Moura, Castello Branco e Firkowski (2006), o estudo dos movimentos pendulares permite a apreensão de novas dimensões do processo de reestruturação do espaço urbano e pode contribuir para revelar o alcance de novas formas espaciais. Para Moura (2009):

[o] movimento pendular é revelador da extensão do fenômeno urbano no território, constituindo uma informação utilizada na delimitação de grandes

áreas urbanas. Além disso, esse movimento vem adquirindo crescente visibilidade nas grandes cidades, dada sua associação com as demandas por transporte e vias de circulação, incidindo de maneira decisiva no funcionamento cotidiano e na projeção estratégica das cidades, tanto para pessoas como para empresas e instituições. (MOURA, 2009, p. 50).

Além da geografia, os estudos demográficos também tem utilizado os dados de comutação para identificar as dinâmicas urbanas. Ojima, Monteiro e Nascimento (2003) analisaram os movimentos pendulares como decisivos na dispersão da ocupação urbana, afirmando que isto provoca ônus à população devido a inexistência de investimentos em mobilidade urbana (intraurbana e intrarregional) e a dispersão dos empregos. O tempo no transporte de casa ao trabalho passa a ser cada vez mais longo, sobretudo nas metrópoles.

Ojima (2011) analisa que os movimentos pendulares nas aglomerações urbanas brasileiras não ocorrem de forma homogênea. Para o autor:

pode-se verificar que existem situações muito diferentes no conjunto das AUs brasileiras, passando por casos em que o município-sede possui grande centralização, como nas AUs de Goiânia, Brasília e Maringá (com cerca de 95% dos movimentos pendulares em direção à sede), e outros em que o conjunto de municípios que integram a AU se configura de forma muito mais policêntrica, como ocorre nas AUs de Caxias do Sul, Campinas e Joinville, entre outras, nas quais os movimentos em direção à sede representam menos de 50% dos movimentos pendulares. (OJIMA, 2011, p. 124-125).

Gilli (2002) afirma que a análise dos deslocamentos pendulares possibilita identificar as mudanças espaciais, devido a influência que esta dinâmica provoca nos limites físicos de áreas urbanizadas. Salas-Olmedo e Nogués (2012) estudam que a comutação na Europa não é exclusiva de áreas metropolitanas, e possui um papel fundamental na organização do território.

Ma e Banister (2007), sobre o impacto dos movimentos pendulares em cidades britânicas, argumentaram que a descentralização na estrutura espacial urbana pode aumentar ou diminuir a distância média de deslocamento enquanto Li, Corcoran e Burke (2014), ao explorarem o mesmo tópico em cidades da Austrália, indicaram a necessidade de descentralizar os empregos industriais devido à forte influência que estes provocam nos deslocamentos populacionais diários entre as cidades.

A Rede do Observatório Europeu de Planejamento Espacial (EPSON, 2006)

define as *labour market areas*⁵² a partir do padrão de comutação diário a trabalho. Já nos Estados Unidos, as ligações das Áreas de Estatísticas Metropolitanas (*Metropolitan Statistical Area*) são mensuradas também por movimentos pendulares (OFFICE OF MANAGEMENT AND BUDGET, 2000). O mesmo ocorre no Canadá, onde Puderer (2009) afirma que a definição de áreas metropolitanas é dimensionada através de delimitação de um *core* com, no mínimo, 100 mil habitantes, e que suas *hinterlands* possuam intimas ligações, calculadas a partir do deslocamento para trabalho, estudo, lazer e serviços.

De modo geral, o deslocamento a trabalho e estudo da população num determinado raio geográfico contribui para identificar as ligações entre diferentes municipalidades, possibilitando o contorno de uma dinâmica regional. Ainda que a comutação não configure isoladamente como um critério, pode ser essencial na identificação do dinamismo de uma determinada localidade. A partir disso, esta tese recorreu ao Censo 2010 do IBGE com a finalidade de mapear os integrantes das regiões metropolitanas de Londrina e Maringá que se deslocam, para trabalho e estudo, aos seus respectivos polos.

Moura (2009) *apud* Galvão *et. al.* (1969) propõem que o movimento pendular dos municípios dormitórios seja > 20% dos residentes em ocupações em outros municípios. Para delimitar a integração, relatam que > 10% dos residentes em ocupações se desloquem a outra municipalidade. Moura (2009) *apud* Davidovich e Lima (1975) propõem o mesmo percentual para identificar a integração dos municípios a partir do deslocamento da população.

Nas regiões metropolitanas do norte do Paraná, são pouco expressivos os deslocamentos pendulares para trabalho e estudo em direção à Londrina. Por outro lado, os dados reforçam a delimitação de uma dinâmica mais íntima entre Ibiporã, Londrina e Cambé, em que mais de 10% da população dos municípios vizinhos se deslocam para o polo diariamente.

Embora Jataizinho não atinja 10% do total da população que comuta a trabalho para Londrina, é relevante a posição desse município no contexto da aglomeração. A TABELA 8 mostra municípios selecionados com algum percentual de deslocamento para Londrina, para trabalho em relação ao total da população residente. Nenhum município integrante da região metropolitana de Maringá foi identificado nesse critério.

⁵² *áreas do mercado de trabalho* (tradução nossa).

TABELA 8 - PERCENTUAL DE DESLOCAÇÃO PARA TRABALHO EM RELAÇÃO AO TOTAL DA POPULAÇÃO RESIDENTE DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DA REGIÃO METROPOLITANA DO NORTE DO PARANÁ PARA LONDRINA ACIMA DE 0,5%, 2010.

DESTINO	MUNICÍPIO	% DE SAÍDA PARA
		TRABALHO
LONDRINA	Cambé	16,0
	Ibiporã	9,9
	Jataizinho	9,3
	Bela vista do Paraíso	5,0
	Rancho Alegre	3,0
	Tamarana	2,6
	Rolândia	2,0
	Assaí	1,8
	Alvorada do Sul	1,8
	Urai	1,8
	Sertanópolis	1,7
	Sertaneja	1,5
	Florestópolis	1,0
	Primeiro de Maio	0,9
	Centenário do Sul	0,8
	Miraselva	0,6
	Porecatu	0,5
	Jaguapitã	0,5

FONTE: IBGE (2010)

Dados trabalhados pelo IPARDES (2014) e autor (2014)

Os ínfimos percentuais de deslocamento em direção ao polo da região metropolitana de Londrina não significam, por outro lado, que a comutação entre as municipalidades do grupo seja baixa, pelo contrário. Na TABELA 9 é exposta as taxas de saída da população para trabalho nos municípios integrantes da região metropolitana de Londrina. Observa-se que Jataizinho, por exemplo, possui 17,2% de saídas para trabalho sendo que, deste total, apenas 9,3% é em direção à Londrina. O mesmo se repete em outras cidades como Jaguapitã onde expressivos 60% de pessoas saem diariamente para trabalhar fora em localidades que não o polo “metropolitano”. Além de exemplificar a complexa dinâmica regional, estes dados clarificam que a polarização de Londrina nessa variável é restrita.

TABELA 9 – PERCENTUAL DE SAÍDA PARA TRABALHO EM RELAÇÃO AO TOTAL DE POPULAÇÃO RESIDENTE NOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DA REGIÃO METROPOLITANA DE LONDRINA, 2010

MUNICÍPIO	% DE SAÍDA PARA
	TRABALHO
Jaguapitã	60,34

Cambé	21,04
Miraselva	19,58
Centenário do Sul	17,57
Jataizinho	17,23
Bela vista do Paraíso	14,09
Ibiporã	13,7
Rancho Alegre	12,85
Florestópolis	12,44
Porecatu	9,81
Alvorada do Sul	9,38
Sertaneja	9,12
Urai	8,32
Rolândia	8,07
Sertanópolis	6,8
Primeiro de Maio	6,71
Tamarana	6,17
Assaí	5,39

FONTE: IBGE (2010)
Dados trabalhados pelo autor (2016)

Quando o critério adotado é o deslocamento para fins de estudo (TABELA 10), Cambé e Ibiporã cedem lugar aos pequenos municípios, ainda que Cambé lidere com 4%, dos que se deslocam à Londrina para estudar. Este cenário pode indicar que a democratização do acesso à educação técnica, tecnológica e superior na última década ocorreu de forma dispersa no espaço, bem como o aumento da oferta de cursos à distância, possibilitando que a população não comute tão frequentemente para tal fim.

TABELA 10 - PERCENTUAL DE DESLOCAMENTO PARA ESTUDO DOS MUNICÍPIOS INSERIDOS NAS REGIÕES METROPOLITANAS DO NORTE DO PARANÁ PARA LONDRINA, 2010 EM RELAÇÃO AO TOTAL DA POPULAÇÃO RESIDENTE

DESTINO	MUNICÍPIO	% DE DESLOCAMENTO PARA
		ESTUDO
LONDRINA	Cambé	4,4
	Tamarana	2,7
	Sertanópolis	2,3
	Ibiporã	2,3
	Alvorada do Sul	2,1
	Bela vista do Paraíso	2,0
	Rolândia	1,9
	Miraselva	1,9
	Assaí	1,8
	Primeiro de Maio	1,6
	Florestópolis	1,4
	Urai	1,3

	Porecatu	1,3
	Prado Ferreira	1,3
	Jaguapitã	1,1
	Jataizinho	1,1
	Arapongas	0,6
	Lupionópolis	0,6
	Guaraci	0,6

FONTE: IBGE (2010)

Dados trabalhados pelo IPARDES (2014) e autor (2014)

Este movimento intrarregional para trabalho e estudo, em especial de Londrina, encontra relativo respaldo na política de transporte “metropolitano”. Anuário do DER (2009) aponta a operação de quatro empresas de transporte na região: Viação Garcia, Londrina Sul Transportes Coletivos, Viação Ouro Branco e Brasil Sul Linhas Rodoviárias. No intento de sistematizar o fluxo destas linhas e passageiros, foram executadas consultas nos sítios eletrônicos de cada uma das empresas, computando-se as linhas diárias e aos domingos e feriados. Não constam, nesta listagem, ônibus não enquadrados como “metropolitanos”. A figura 26 apresenta a direção, transbordo e destino final, bem como a quantidade de linhas operantes.

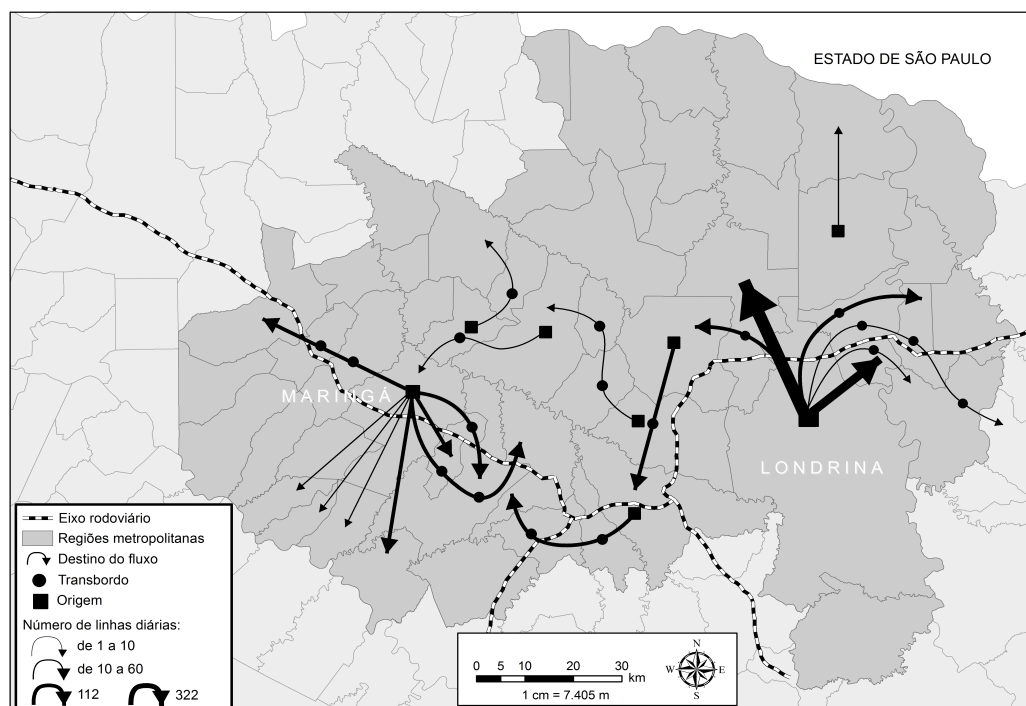


FIGURA 26 – LINHAS INTRARREGIONAIS NAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ, 2014.

FONTE: DER, ANUÁRIO (2009)

ORGANIZAÇÃO: Autor (2014)

Reforçam os dados apresentados, as estreitas relações entre a tríade Ibiporã, Cambé e Londrina. Esta vinculação analisada à luz das linhas “metropolitanas” remonta a um período anterior da própria institucionalização da região. É o caso das linhas entre Cambé – Ibiporã (implantada em 1988), Londrina – Cambé (implantada em 1988), Londrina – Ibiporã (implantada em 1988), Londrina – Jataizinho (implantada em 1989).

Embora já verificado nos movimentos pendulares a ausência de comutação dos municípios polarizados pela região metropolitana de Maringá em relação à Londrina, a figura 26 das linhas de transporte metropolitano na região comprova esta afirmação. Londrina, com maior volume de linhas, possui destinação dos transportes concentrada para Cambé (322 linhas em dias úteis e 210 aos domingos e feriados) e Ibiporã (112 linhas em dias úteis e 68 aos domingos e feriados). Quando o destino é Rolândia, com transbordo em Cambé, o total de linhas nos dias úteis são de 34 e 26 aos domingos e feriados.

Na análise da configuração das linhas de transporte coletivo, é notória a existência da dinâmica concentrada entre Rolândia, Apucarana e Arapongas. Estes municípios, conforme debatido, detiveram importantes incrementos populacionais num período de estagnação demográfica em alguns municípios do norte paranaense. A realidade urbana de Apucarana e Mandaguari (região metropolitana de Maringá) e a inserção de Jandaia do Sul nesta rede torna a região mais complexa e multiescalar, contribuindo para a dificuldade de delimitar a região a partir de critérios estritamente homogêneos ou heterogêneos.

Com uma fragmentação territorial mais intensa e, por conseguinte, menores distâncias, Maringá concentra linhas para Paiçandu (58 em dias úteis e 27 aos domingos e feriados), Mandaguari com transbordo em Sarandi e Marialva (37 em dias úteis e 26 aos domingos e feriados) e Nova Esperança com transbordo em Mandaguaçu e Presidente Castelo Branco (32 em dias úteis e 25 aos domingos e feriados). Maringá soma, desta forma, 211 linhas em dias úteis e 123 aos domingos e feriados para 7 destinos diferentes dentro da sua região metropolitana, enquanto Londrina totaliza 505 linhas em dias úteis e 340 aos domingos e feriados, abarcando 1 município ainda não inserido na sua RM (São Sebastião da Amoreira).

Dois aspectos relevantes merecem destaque na distribuição espacial destas linhas. Primeiro, é novamente a presença das rodovias naqueles municípios de origem, transbordo ou destino das linhas metropolitanas. Segundo, é a ocorrência de

demandas das linhas em municípios que pertencem as regiões metropolitanas, porém não com aqueles integrados às áreas de maior demanda. É o caso de Sertanópolis – Primeiro de Maio (RML) e Iguaraçu – Munhoz de Melo e Santa Fé (RMM).

Diferente de Londrina, em Maringá os deslocamentos pendulares para trabalho são mais frequentes numa escala ampliada. Identifica-se duas cidades-dormitórios se for considerado o critério de Moura (2009) *apud* Galvão *et. al.* (1969): Paiçandu (25,6% se desloca a trabalho) e Sarandi (23,9% se desloca a trabalho), emancipado de Maringá. A TABELA 11 mostra os municípios com taxa superior a 1% de deslocamento para trabalho dos municípios integrantes nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá.

TABELA 11 - PERCENTUAL DE DESLOCAMENTO PARA TRABALHO DOS MUNICÍPIOS INSERIDOS NAS REGIÕES METROPOLITANAS DO NORTE DO PARANÁ PARA MARINGÁ, 2010 EM RELAÇÃO AO TOTAL DA POPULAÇÃO RESIDENTE

DESTINO	MUNICÍPIO	% DE DESLOCAMENTO A TRABALHO
MARINGÁ	Paiçandu	25,6
	Sarandi	23,9
	Mandaguaçu	14,3
	Floresta	13,2
	Ourizona	13,0
	Presidente Castelo Branco	12,3
	Iguaraçu	8,3
	Itambe	8,1
	Ivatuba	5,9
	Doutor Camargo	5,3
	Marialva	5,2
	São Jorge do Ivaí	5,0
	Ângulo	4,9
	Florida	3,0
	Nova Esperança	2,7
	Atalaia	2,7
	Mandaguari	2,5
	Floraí	2,2
	Munhoz de Melo	2,0
	Bom Sucesso	1,4
	Astorga	1,0

FONTE: IBGE (2010)

DADOS TRABALHADOS PELO IPARDES (2014) e autor (2014)

Embora em menor proporção quando comparado à Londrina, os municípios

da região metropolitana de Maringá também indicam para um fluxo de comutação intenso, para além do polarizador. É o caso de municípios como Angulo com um percentual de saída para fins de trabalho de 15,8% em relação ao total da população. Deste total, apenas 4,9% destina-se à Maringá. Em Bom Sucesso, ínfimos 1,4% contribuem para o movimento pendular para o polo da região metropolitana diante de 18% do total de habitantes que viajam diariamente para trabalhar. Novamente, a demanda de investigar com maior profundidade os movimentos pendulares destes municípios é mister para proceder à criação de instâncias de planejamento, gestão e governança do espaço norte paranaense.

TABELA 12 - PERCENTUAL DE SAÍDA PARA TRABALHO EM RELAÇÃO AO TOTAL DE POPULAÇÃO RESIDENTE NOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DA REGIÃO METROPOLITANA DE MARINGÁ, 2010

MUNICÍPIO	% DE SAÍDA PARA
	TRABALHO
Paíçandu	28,01
Sarandi	27,09
Ourizona	23,91
Mandaguaçu	19,53
Florida	19,4
Presidente Castelo Branco	18,54
Floresta	18,13
Bom Sucesso	18
Ângulo	15,8
Munhoz de Melo	14,88
Iguaraçu	14,52
Cambira	13,16
Marialva	12,15
Doutor Camargo	11,67
Ivatuba	11,57
São Jorge do Ivaí	11,25
Atalaia	10,98
Itambe	10,79
Mandaguari	9,72
Nova Esperança	9,67
Floraí	9,1
Astorga	9,06

FONTE: IBGE (2010)

Dados trabalhados pelo autor (2016)

Quanto à comutação para fins de estudo (TABELA 13), Maringá possui um

percentual maior de população dos municípios do entorno que se deslocam para sua sede, quando comparado a Londrina. Enquanto a média de população que comuta para Londrina para estudo é de 1,7% em Maringá o valor identificado é de 2,3%. Uma possibilidade é da oferta dos serviços em educação na região de Londrina ser superior àquela encontrada em Maringá.

TABELA 13 - PERCENTUAL DE DESLOCAMENTO PARA ESTUDO DOS MUNICÍPIOS INSERIDOS NAS REGIÕES METROPOLITANAS DO NORTE DO PARANÁ PARA MARINGÁ, 2010 EM RELAÇÃO AO TOTAL DA POPULAÇÃO RESIDENTE

DESTINO	MUNICÍPIO	% DE DESLOCAMENTO A
		ESTUDO
MARINGÁ	Floresta	4,4
	Sarandi	3,6
	Marialva	3,6
	São Jorge do Ivaí	3,5
	Iguaraçu	3,3
	Mandaguaçu	3,3
	Paiçandu	2,8
	Doutor Camargo	2,3
	Lobato	2,3
	Itambe	2,2
	Atalaia	2,1
	Florai	2,1
	Florida	2,0
	Ângulo	2,0
	Ourizona	2,0
	Santa Fe	2,0
	Ivatuba	1,9
	Munhoz de Melo	1,7
	Mandaguari	1,6
	Presidente Castelo Branco	1,5
	Nova Esperança	1,2
	Astorga	1,2
	Jandaia do Sul	1,0

FONTE: IBGE (2010)

DADOS TRABALHADOS PELO IPARDES (2014) e autor (2014)

Quando filtrado o critério de saída para trabalho da população residente na região metropolitana de Londrina, sem identificar o destino, o percentual acima de 10% ultrapassa para além de Ibiporã e Cambé: passa a englobar Miraselva, Centenário do Sul, Jataizinho, Pitangueiras, Guaraci, Prado Ferreira, Bela Vista do Paraíso, Florestópolis, Rancho Alegre e Sabáudia.

O mesmo se repete na região metropolitana de Maringá onde a totalidade

dos municípios possui saída de população para trabalho. Quando somado o total de comutação (trabalho, estudo, trabalho/estudo) todos os integrantes da região metropolitana de Maringá, com exceção do polo, têm mais de 9% dos seus residentes saindo diariamente para outro município. Estes fatos corroboram com a hipótese de que, embora a região norte paranaense não corresponda aos critérios acadêmicos de metrópole, resguarda dinâmicas urbanas e regionais complexas e multiescalares, com um contingente considerável de população que comuta diariamente, configurando-se um arranjo espacial.

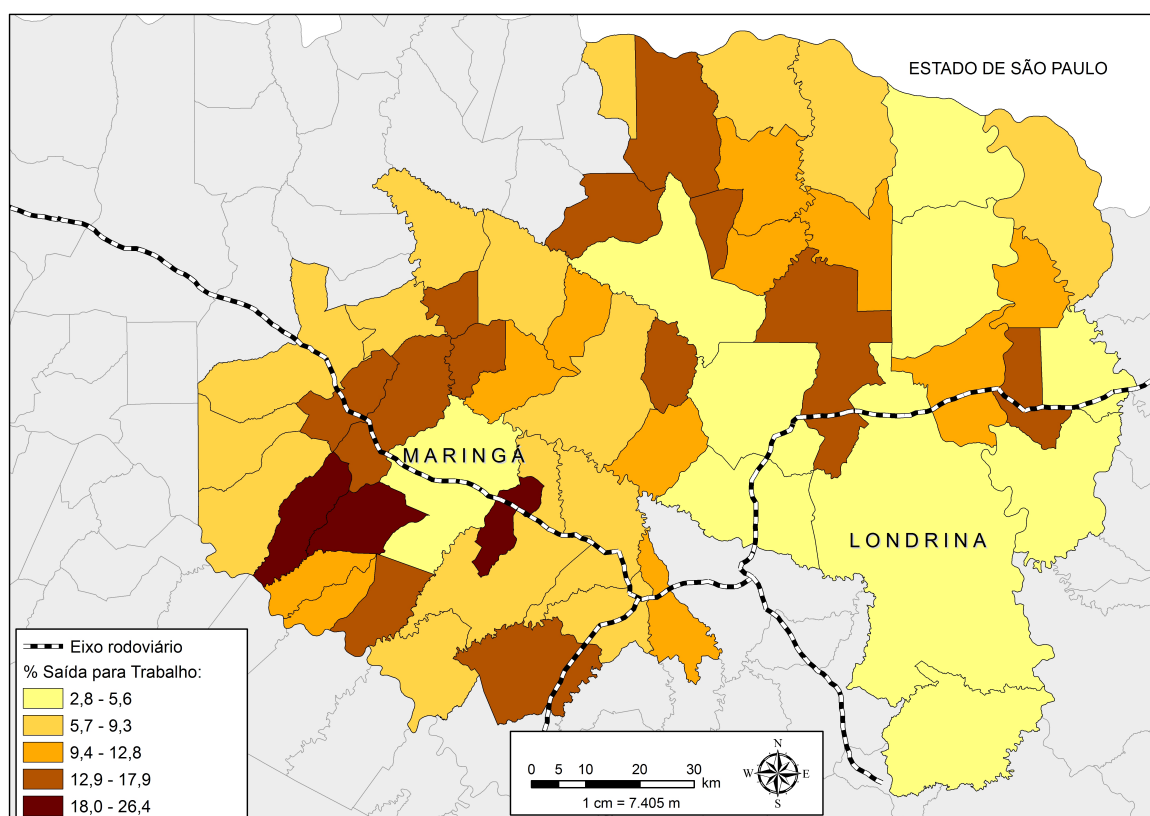


FIGURA 27 - PERCENTUAL TOTAL DE SAÍDAS A TRABALHO NAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ, 2010

FONTE: IBGE (2010)

ORGANIZAÇÃO E ADAPTAÇÃO DOS DADOS: Autor (2014)

Para melhor compreender a dinâmica relatada, foram selecionados os municípios com maiores fluxos de entrada, ou seja, aqueles que o deslocamento ultrapassa a média dos municípios do recorte, com 2 mil pessoas. Observa-se que este critério reforça as aglomerações já existentes ao notar-se a presença de Londrina, Maringá, Arapongas, Cambé, Rolândia e Sarandi, todos localizados nas principais rodovias.

TABELA 14 - FLUXO DE ENTRADA PARA TRABALHO ACIMA DE 2 MIL PESSOAS NAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ, 2010

Município de entrada	Origem do fluxo				
	Londrina	Maringá	Municípios das RM	Outros Municípios	Total
Arapongas	252	9	1.694	1.289	3.245
Cambé	3.627	56	1.224	169	5.076
Ibiporã	941	0	953	89	1.983
Jaguapitã	58	23	1.212	96	1.390
Jandaia do Sul	0	46	814	822	1.682
Londrina	0	195	25.735	3.738	29.667
Maringá	220	0	39.915	4.381	44.516
Porecatu	39	0	1.227	268	1.534
Rolândia	873	8	3.128	299	4.308
Sarandi	0	1.766	789	48	2.604

FONTE: IBGE (2010). ORGANIZADA: Autor (2016)

O município de Maringá desponta com maior fluxo de entrada para trabalho entre todos os integrantes das regiões metropolitanas em análise, sendo Londrina a segunda com maior significância. Arapongas com 3.245 entradas a trabalho possui 39,7% de pessoas oriundas de outros municípios que não integram aqueles pertencentes as regiões metropolitanas de Londrina e Maringá, confirmando a hipótese de um arranjo espacial mais complexo, onde a comutação se desenrola apesar da precariedade de infraestrutura no deslocamento entre municípios distantes dos principais eixos de escoamento e da institucionalidade das regiões metropolitanas. Outra particularidade identificada é Cambé que concentra 71,4% das entradas de população oriunda de Londrina, fato esse que reafirma também a aglomeração formada por ambas.

As entradas em Cambé são majoritariamente para a indústria conforme mostra a TABELA 15. Os principais polos, Londrina e Maringá, concentram as ocupações no setor da indústria e dos serviços, típicas de cidades com urbanização avançada. Já Rolândia afirma seu papel industrial no norte paranaense com 45,2% das entradas populacionais destinadas ao trabalho nesse setor.

TABELA 15 - FLUXO DE ENTRADA PARA TRABALHO ACIMA DE 2 MIL PESSOAS POR OCUPAÇÃO DO CNAE NAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ, 2010

MUNICÍPIO	Agropecuária e Pesca	Indústria	Comércio	Serviços	Atividades mal especificadas	Total
Maringá	1.141,6	15.599,0	6.993,0	17.564,1	3.218,0	44.515,8
Londrina	531,8	9.349,6	5.224,2	12.972,2	1.589,8	29.667,5
Cambé	180,8	1.911,8	1.074,6	1.600,6	308,3	5.076,1
Rolândia	639,5	1.949,4	553,8	873,1	292,1	4.307,9
Arapongas	269,0	1.434,5	470,7	986,3	84,1	3.244,6

Sarandi	72,5	927,9	491,7	985,9	125,5	2.603,5
---------	------	-------	-------	-------	-------	---------

FONTE: IBGE (2010). Organizada pelo Autor (2016)

Nota-se que, embora um notável percentual de saídas para trabalho permaneça nos municípios próximos das rodovias, há uma significativa taxa de saída naqueles que estão mais distantes, tanto dos polos quanto das rodovias. Isto implica em viagens mais longas a depender do destino, já que os pontos de transbordo tendem a aumentar quando as linhas alimentam pequenos municípios, além de desconfortáveis quando se considera a situação das estradas na região norte do Paraná. Esses movimentos pendulares nos municípios mais longínquos dos polos é explicado pela existência de indústrias dispersas nas áreas mais distantes de Londrina e Maringá, que exige o deslocamento diário de parte da população. Numa região onde o transporte de passageiros não é caracterizado pela alta qualidade do serviço, incentiva-se o aumento do uso individual de condução, contribuindo para o aceleração da poluição do ar e congestionamento das cidades com sistemas viários insuficientes.

Ao se considerar juntamente as regiões metropolitanas de Londrina e Maringá, observa-se que dezoito municípios possuem significativas saídas para trabalho e estudo em direção a outras cidades que não estão contempladas nas regiões metropolitanas. A TABELA 16 identifica tais municípios em que o percentual de saída a trabalho para fora dos integrantes das regiões seja superior a 50%.

TABELA 16 - PERCENTUAL DE SAÍDA A TRABALHO DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ DE ACORDO COM O DESTINO

MUNICÍPIO	RM	% fora da região metropolitana*	% dentro da região metropolitana*	distância para Londrina	distância para Maringá
Ângulo	Maringá	56,08	43,92	35,8	91,9
Arapongas	Londrina	68,01	31,99	37,7	64,6
Astorga	Maringá	56,52	43,48	66,4	50,1
Atalaia	Maringá	58,58	41,42	111	53,5
Cambira	Maringá	73,32	26,68	69,2	49,8
Floraí	Maringá	51,82	48,18	146	49
Flórida	Maringá	66,78	33,22	83,6	30,9
Guaraci	Maringá	68,86	31,14	79,8	72,6
Jandaia do Sul	Maringá	54,84	45,16	76,7	42,3
Lobato	Maringá	75,01	24,99	116	59,7
Lupionópolis	Londrina	74,50	25,50	104	103
Maringá	Maringá	60,83	39,17	99,4	0
Nova Esperança	Maringá	62,68	37,32	133	44,4

Rancho Alegre	Londrina	59,57	40,43	53,1	165
Sabáudia	Londrina	65,94	34,06	51	64,6
Santa Fé	Maringá	75,51	24,49	99,6	51,2
Sertaneja	Londrina	70,81	29,19	81,3	168
Uraí	Londrina	54,63	45,37	55,3	152

* percentual de saídas para fins de trabalho em relação ao total de população que comuta a trabalho.
 FONTE: CENSO IBGE (2010).

Com exceção de Flórida, todos os municípios que integram a região metropolitana de Maringá e que possuem mais de 50% da população que se desloca para trabalhar fora dos limites das regiões metropolitanas em análise possuem distância superior à média (média de 39,7km) em relação ao polo, Maringá. Isto indica, em partes, que a precária infraestrutura de deslocamento e as oportunidades de ocupação da população implica diretamente na sua comutação para fins de trabalho. Ainda que o mesmo cenário se repita em Londrina, o mesmo não é a regra como em Maringá.

Os municípios de Sertaneja e Lupionópolis são os únicos que, acima da média de distância (média de 51,1km) para o polo, Londrina, correspondem a mais de 50% do total de pessoas que comutam para além dos limites das regiões metropolitanas oficiais. O quadro apontado indica a complexidade da rede urbana do norte paranaense em que os pequenos municípios, ainda que remetam eventualmente aos polos para o acesso à comércios e serviços, guardam as suas dinâmicas de trabalho e deslocamento de forma alheia à conformação política (região metropolitana) e espacial (hierarquia urbana de Londrina e Maringá).

Quando a variável selecionada é a de comutação para estudo, a relevância quantitativa é reduzida drasticamente. Uraí, pertencente à região metropolitana de Londrina, é o que possui maior percentual de pessoas que se deslocam para estudar em relação ao total da população com 4,94%. A TABELA 17 identifica o percentual de saída para estudo daqueles que pertencem as regiões metropolitanas de Londrina e Maringá em que a viagem se concentra fora e dentro da região metropolitana.

TABELA 17 - PERCENTUAL DE SAÍDA A ESTUDO DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ DE ACORDO COM O DESTINO

MUNICÍPIO	RM	% fora da região metropolitana*	% dentro da região metropolitana*	distância para Londrina	distância para Maringá
Arapongas	Londrina	46,63	53,37	37,7	64,6

Centenário do Sul	Londrina	53,07	46,93	92,8	93,3
Jandaia do Sul	Maringá	50,62	49,38	76,7	42,3
Lupionópolis	Londrina	57,66	42,34	104	103
Rancho Alegre	Londrina	83,98	16,02	53,1	165
Sabáudia	Londrina	65,23	34,77	51	64,6
Sertaneja	Londrina	89,07	10,93	81,3	168
Uraí	Londrina	70,44	29,56	55,3	152

* percentual de saídas para fins de estudo em relação ao total de população que comuta a estudo.

** percentual de saídas para fins de estudo em relação ao total da população do município.

FONTE: CENSO IBGE (2010).

No tocante ao fluxo de entrada para estudos, a TABELA 18 indica a supremacia de Maringá e Londrina como principais destinos para estudos nas regiões metropolitanas que lideram. A posição estratégica de ambos municípios e a localização de centros de excelência em ensino justificam a origem de fluxos para além do norte do Paraná e do próprio Estado, uma vez que em Maringá 48,3% das pessoas que para lá se deslocam com a finalidade de estudar são provenientes de outros municípios não contemplados nos limites oficiais das regiões metropolitanas. Em Londrina o percentual é de 39,3% e Arapongas atinge 61,6%. Neste último caso, cabe salientar a necessidade de explorar com maior precisão os fluxos de trabalho e estudo, já que valores significantes são identificados em Arapongas, que parece polarizar municípios não pertencentes as regiões metropolitanas.

TABELA 18 - FLUXO DE ENTRADA PARA ESTUDO ACIMA DE 954 PESSOAS NAS REGIÕES METROPOLITANAS DE LONDRINA E MARINGÁ, 2010

Município de entrada	Origem do fluxo				
	Londrina	Maringá	Municípios das RM	Outros Municípios	Total
Maringá	170	0	9.259	8.820	18.249
Londrina	0	307	10.073	6.722	17.103
Arapongas	95	0	630	1.165	1.891
Cambé	1.142	0	172	226	1.541
Jandaia do Sul	0	0	443	913	1.356

FONTE: CENSO IBGE (2010).

As tabelas supramencionadas indicam que o deslocamento a trabalho é bem mais relevante, em termos quantitativos, do que aqueles para estudo. O cenário indica também para a delimitação de um norte do Paraná complexo e multiescalar onde os fluxos de deslocamento da população, seja para fins de

trabalho ou estudo, se delineiam de forma alheia ao ente institucional – a região metropolitana – ainda que a localização das rodovias sejam preponderantes no ranqueamento daqueles com fluxos mais intensos. A realidade mostra-se mais complexa do que o alcance das políticas públicas e dos projetos no papel.



58

FIM [5]

CONCLUSÃO

A urbanização, processo que é organicamente complexo, tem atingido, nas últimas décadas, escalas que não obedecem aos limites definidos politicamente para fins administrativos, contornando, na sua manifestação multiescalar, dilemas que extrapolam uma unidade (município) desenhando um todo (região). O desenho desse todo é, porventura, alvo de embates políticos e acadêmicos, numa desafio extremo de compreendê-lo e apreendê-lo na sua totalidade.

Observa-se, na vasta produção acadêmica dos estudos urbanos, que novas espacialidades, próximas ou não das características das metrópoles, se constituem de maneira dispersa, cujos limites e interações se mostram relevantes no atual estágio da globalização. As hierarquias clássicas da geografia na constituição das redes urbanas passam a responder apenas parcialmente as interações multiescalares, onde a polarização de algumas unidades sobre o todo é cada vez mais compartilhada e nebulosa na trama urbana do século XXI.

Este cenário, em que o imaginário da metrópole confunde-se com a hierarquia espacial (onde quanto maior o tamanho, maior o seu destaque e importância), identifica-se a propagação de terminologias e nomenclaturas para compreender determinados fenômenos urbanos de escala regional. Em Londrina e Maringá, observou-se que a construção simbólica de ser uma metrópole, ou seja, algo maior ou que esteja além, são intrínsecos ao seu processo histórico. De colônias das companhias de terras à sedes de regiões metropolitanas, dotadas de um amplo espectro documental de projetos diversos com um intento certo de serem uma “grandeza regional”, a fragmentação marca este processo que possui seu auge atualmente, com a disseminação de regiões metropolitanas vizinhas, como a de Apucarana.

Assim, enquanto os políticos se dedicaram a desenhar suas regiões metropolitanas a partir de Curitiba, Fresca (2014) interrogou os estudos do IPEA. Para Fresca (2014) “enquanto cidades não se tornam metrópoles, se este for possível diante de inúmeros fatores, o processo vai espraiando, onde condições de inúmeras ordens o permitam, características que são consideradas metropolitanas”. A partir desta máxima, a autora questionou, remontando documentos dos anos 1960, os critérios de hierarquização do IPEA na atualidade que acabou por fazer Londrina descer alguns degraus em comparação com a sua posição à época áurea de “capital regional”. Cunha (2014) buscou qualificar Londrina e Maringá mais

próximas da “metrópole” propondo a substituição, na perspectiva da governança, do qualitativo “região metropolitana” para “aglomeração metropolitana”.

Fresca (2014) e Cunha (2014) embora com diferenças teóricas e metodológicas, buscaram qualificar a espacialidade, ora de Londrina, ora de Maringá, que o estado da arte impõe e que destoa da realidade identificada por suas leituras. Em ambos os trabalhos, a complexidade vem à tona como elemento para caracterizar tais lugares. Isso leva a um “ponto comum” nos diversos textos revisados nesta tese: a complexidade. Mesmo sem ater-se à interpretação da complexidade⁵³, os autores tem buscado, com o uso de variáveis e critérios distintos ou não, buscar um qualitativo para aquela região teoricamente polarizada por Londrina e Maringá.

A construção aqui iniciada, com diferentes possibilidades de reflexão, contribui para o debate que está posto. A importância de Londrina e Maringá como centros econômico e cultural de onde se inserem é inquestionável. Há que se visualizar, todavia, que os movimentos pendulares denotam uma região onde a eleição de um polarizador reduz a complexidade da urbanização ali identificada, de caráter multiescalar, onde as relações entre os diversos municípios ocorrem, muitas vezes, alheias ao espectro de Londrina e Maringá.

Nesse sentido, a multiescalaridade, vista sob uma lente do pensamento complexo, mostrou superar o paradigma simplificador de uma escala fixa e pré-determinada. Londrina e Maringá mostraram-se municípios de relevância na rede urbana, constituindo-se de importantes nós no norte paranaense desenrolando numa região complexa e dispersa. Essa dinâmica se desdobra de maneira perceptível no nível regional e é fiel ao atual momento da urbanização, materializando relações de complementaridade e concorrência.

Assim, compreender as dinâmicas da região em que Londrina e Maringá se localizam, um norte paranaense de limites movediços, requer uma visão atenta nessa perspectiva de complementaridade e concorrência. Não trata-se de situar Londrina e Maringá como polos opostos um em relação ao outro, mas sim complementares dentro de um arranjo espacial situado numa trama multiescalar e complexa mais ampla. Porventura, a concorrência, importante ingrediente político e

⁵³ Morin (2015a, p. 118) sobre o uso indiscriminado do “complexo” e “complexidade”, salienta que a maneira como tem sido empregado, o termo serve para indicar confusão, o embaraço e a incapacidade que temos para descrevê-lo.

socioeconômico impõe-se de igual forma a essa imbricada relação.

A multidirecionalidade dos fluxos mapeados nos municípios que integram as regiões metropolitanas de Londrina e Maringá indicam que os processos das trocas materiais e imateriais contornam níveis que não são contemplados nos limites político-administrativos e nos marcos legais. Há, ainda, uma vastidão de cidades que compõem a rede urbana no norte paranaense que, através dos fluxos pendulares para fins diversos, carecem de uma observação atenta, rumo à compreensão da totalidade do fenômeno da urbanização.

A delimitação das regiões metropolitanas atualmente em voga, mais reduz que propicia a compreensão da amplitude do fenômeno da urbanização, que é complexo e ultrapassa fronteiras. Assim, na busca da apreensão dessa realidade urbana, uma dupla fragmentação – na natureza do objeto e na sua leitura científica – torna a busca por respostas dos dilemas oriundos desse processo algo distante e desafiador. De que maneira pensar a totalidade do sistema urbano que Londrina, Maringá, e os municípios que se relacionam, de forma direta ou não, integram-se, sem fragmentá-los?

Este desafio que não é exclusivamente político, mas também técnico-científico tem seu reflexo mais perverso nas tentativas frustradas de governança em nível regional. No arranjo espacial em análise, o processo histórico corrobora a sua fragmentação. De uma percepção inteiramente regional – o norte do Paraná, à luz das empresas loteadoras – intensos desmembramentos ocorreram, formando municípios diversos e contemplando demandas múltiplas, acirrando a fragmentação, afastando-se do “todo”. Um movimento que, seguido pela ciência, corrobora com a redução e minimização de novos contextos e limites.

Essas redefinições passam, por sua vez, pela complexidade de um mundo em transformação, permeado por uma economia globalizada e cada vez mais veloz, onde os espaços vão tomando forma e conteúdo em uma velocidade que ultrapassa àquela do poder público. O caminho, talvez, seja de desconstruir fronteiras que perpassam necessariamente pelas regiões metropolitanas.

Os agentes que se relacionam e produzem esse estágio da urbanização provocam simultâneos e multiescalares processos de (re)configuração do espaço, onde as formas, conteúdos e funções se dissipam, de forma homogênea e heterogênea. Contorna-se, portanto, uma organização espacial excludente que não obedece a rigidez de diversas terminologias científicas as quais se embaraçam no

quebra-cabeça da urbanização, que muitas vezes dissolve os conceitos tradicionalmente atribuídos a determinadas espacialidades.

A tese que aqui se encerra é produto desse pensamento complexo e caminha junto às dificuldades em interpretar o fenômeno urbano que se apresenta. Assim, acredita-se que a análise multiescalar, para além dos limites político-acadêmicos impostos, pode auxiliar de maneira substancial no caminho de interpretar os arranjos espaciais. É um exercício a ser aprimorado e continuado, ciente das limitações impostas pelo espaço-tempo que, muitas vezes, é mais rápido que o processo intelectual e criativo.

REFERÊNCIAS

ACCORSI, L. **Projeto de Lei Complementar número 719 de 2011** – Dispõe sobre a inclusão do município de Nova Esperança, na Região Metropolitana de Maringá. Assembleia Legislativa do Paraná. 74fls. Curitiba. 2011.

AFFONSO, R. Os municípios e os desafios da federação no Brasil. **Revista São Paulo em Perspectiva**. Número 10, volume 3. 1996.

ALMEIDA FILHO, N de. Transdisciplinaridade e o paradigma pós-disciplinar na saúde . **Saude soc. [online]**. Vol.14, n.3, pp. 30-50. 2005.

ANATEL – AGÊNCIA NACIONAL DE TELECOMUNICAÇÕES. Relação de localidades beneficiadas com a Revisão do Regulamento sobre Áreas Locais para o STFC. **Sistema Interativo da ANATEL**. 2011. Disponível em: < http://www.anatel.gov.br/Portal/documentos/sala_imprensa/21-1-2011--14h53min4s-Localidades_Atendidas_PR.pdf>. Acesso em 16 de abril de 2014.

ANDRADE, M. C. **Geografia, ciência da sociedade**: uma introdução à análise do pensamento geográfico. Recife: Ed. Universidade Federal de Pernambuco, 2008.

ANDRADE, C. R. M.; CORDOVIL, F. C. de S.. A cidade de Maringá, PR. O plano inicial e as “requalificações urbanas”. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. **Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica**, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008.

ANTONIO, D. C. L. Maringá: a ordem desejada **Revista Urutágua** – revista acadêmica multidisciplinar. Número 7. 2005.

ARANTES, P. F. **O ajuste urbano**: as políticas do Banco Mundial e do BID para as cidades latino-americanas. 2004. 204 fls. Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas. Universidade de São Paulo, São Paulo. 2004.

ARRETCHE, Marta. Intervenção do Estado e setor privado: o modelo brasileiro de política habitacional. **Espaço & Debates**. São Paulo, v. X, n. 31, pp 21–36, 1990.

ASCHER, F. *Metápolis ou l'avenir des villes*. Paris: Éditions Odile Jacob. 1995.

ASCHER, F. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra. 104p. 2010.

BAIGENT, E. Patrick Geddes, Lewis Mumford and Jean Gottmann: divisions over 'megalopolis'. **Progress in Human Geography**. Volume 28, n. 6. p. 687-700. 2004.

BARROS, O. N. F.; POLIDORO. Utilização de índices na definição da região metropolitana de Londrina. **Confinos (Paris)**, p. 1-24, 2012.

BARNI, E. J.; VIEIRA, L. M.; SOUZA, A. T.; BORCHARDT, I.; SCHUCK, E.; BRUNA, E. D.; SANTOS, O. V.; SPIES, A. Potencial de mercado para uva de mesa em Santa Catarina (versão preliminar). **Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina**. Centro de Estudos de Safras e Mercados. EPAGRI/SEPA. Florianópolis. 2007.

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia Urbana**. Paris : Armand Colin Éditeur,

BELLET, C.; LLOP, J.M^a. Les ciutats intermèdies i el procés d'urbanització mundial. Programa UIA-CIMES. **Transversal**, núm.9, pp.66-70, Lleida,1999a.

BELLET, C.; LLOP, J. M. Ciudades intermedias y urbanización mundial. **Lleida: Ajuntament de Lleida**. UIA-UNESCO, 1999b.

BELLET, C.; LLOP, J. M. Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad **Lleida: Ajuntament de Lleida**. 2000.

BELLET, C. ; LLOP, J.M^a. Ciudades intermedias. Perfiles y pautas. Segunda fase del programa Ciudades intermedias y urbanización mundial. **Lleida: Ajuntament de Lleida**. 2003.

BELLET, S.C; LLOP TORNÉ, J.M. Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermédias. **Scripta Nova**. v. 8, n.165. 2004.

BENKO, G. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. 3^a ed. São Paulo: Hucitec: Annablume, 2002.

BENATTI, A.P. **O centro e as margens**: boêmia e prostituição na "capital mundial do café" (Londrina: 1930-1970). 1996. Mestrado em História. Universidade Federal do Paraná. 1996.

BENEVOLO, L. **As origens da urbanística moderna**. Lisboa: Editorial Presença/Martins Fontes. p.13-49. 1981.

BOYER, M. C. **Cibercities**: visual perception in the age of the electronic communications. Princeton Press. 1996.

BRAGUETO, C.R. **A inserção da microrregião geográfica de Londrina na divisão territorial do trabalho**. Dissertação de Mestrado em Geografia. Universidade de São Paulo, São Paulo. 1996.

BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo**. Séculos XV-XVIII. São Paulo. Editora Martins Fontes. 1997.

BRASIL – REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. Lei complementar número 14 de 8 de junho de 1973 – Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp14.htm>. Acesso em 23 de janeiro de 2014.

BRASIL – REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. Constituição Federal do Brasil. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em 10 de janeiro de 2014.

BRESSER PEREIRA, L. C. A Reforma do Estado nos anos 90: Lógica e Mecanismos de Controle. Lua Nova. **Revista de Cultura e Política**, São Paulo, v. 45, p. 49-95, 1998.

BRENNER, N. The limits to scale? Methodological reflections on scalar restructuration. **Progress in Human Geography**. Volume 24, n. 4. p.591-614. 2001.

BRENNER, N. New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood. Oxford, UK: Oxford University Press. 2004.

BRENNER, N. A globalização como reterritorialização: o reescalamento da governança urbana na União Européia. **Cadernos Metrôpoles**. São Paulo, n. 24, p. 535-564, jul/dez. 2010.

BROWN, E.; CATALANO, G.; TAYLOR, P. J. Beyond world cities: Central America in

a global space of flows. **Area**, 34 (2), p. 139-148. 2002.

BROWNE, G. R. F. **O banco mundial e as cidades**: construindo instituições na periferia – o caso da PRODUR, Bahia. Tese de Doutorado em Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro. 243fls. 2006.

BURCHELL, R.; MUKHJERJI, S. Conventional development versus managed growth: the costs of sprawl. **American Journal Of Public Health**. 93(9). 2003.

BONINI, A. Industrialização mudanças no mundo trabalho urbano no Paraná na passagem das décadas de 1960 para 1970: a construção da modernidade. In: VI Seminário do Trabalho: Trabalho, Economia e Educação no Século XXI, 2008, Marília. **Anais do VI Seminário do Trabalho**: Trabalho, Economia e Educação no Século XXI. Maringá: Gráfica Massoni, 2008.

BOURDIEU, P. O Campo Científico. In Renato Ortiz, org. Pierre Bourdieu - **Sociologia**. São Paulo: Editora Ática: 122-155. 1976[1983].

CANEPARO, S. C. Análise da dinâmica espacial da ocupação antrópica em Paranaguá/PR (1952-1996), através do uso de Sistema de Informações Geográficas. **RA'EGA**, Curitiba: UFPR, v. 4, p.111-130, 2000.

CAPEL, H. Redes, chabolas y rascacielos. Las transformaciones físicas y la planificación en las áreas metropolitanas. En A. Orellana (Coord.). **El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado**: una mirada a Europa y América Latina (pp. 17-56). Colección RIDEAL. Barcelona: Institut de Estudios Territoriales. 2003.

CARLOS, A. F. A. **Crise e superação no âmbito da geografia critica**: construindo a metageografia. *GeoUsp*, v. 30, p. 14-28. 2011.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano**: Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo: FFLCH. 123p. 2007.

CASTELLS, M.; HALL, P. **Technopoles of the world**: the making of 21st century industrial complexes, Londres: Routledge. 1994.

CASTELLS, M. **A era da informação**: economia, sociedade e cultura. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra. 3a edição. 1999.

CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. **Geografia. Conceitos e temas..** 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil,. 353p. 1995.

CASTRO, I. E. . **Geografia e política.** Território, escalas de ação e instituições. 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, v. 1. 299p . 2005.

CESTARO, L. R. **Urbanismo e Humanismo:** a SAGMACS e o estudo da estrutura urbana da Aglomeração Paulistana. Dissertação de Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo. Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. 2009.

CINTRA, A. P. U. **Os pequenos municípios no Paraná:** permanências e mudanças no rural (Censos, 2000-2010). Tese de Doutorado em Sociologia. Universidade Federal do Paraná. 2013.

CORRÊA, R. L., **Região e Organização Espacial.** São Paulo: Editora Ática. 1987.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano.** Editora Ática. 94p. 1989.

CORREA, R. L. Sobre Agentes Sociais, Escala e Produção do Espaço. In: Ana Fani Carlos; Marcelo Lopes de Souza; Maria Encarnação Beltrão Sposito. (Org.). **A Produção do Espaço Urbano:** Agentes, Processos, Escalas e Desafios. 1ed. 2011.

CHAKRABARTI, V. A country of cities: A manifesto for an Urban America. **Metropolis Books.** 252p. 2013.

CHRISTALLER, W. **Central Places in Southern Germany.** Prentice-Hall, 1966.

CICCOLELLA, P. Globalización y dualización e la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los anos noventa. **EURE (Santiago)** v.25 n.76 Santiago dic. 1999.

CINTRA, A. P. U. **Os pequenos municípios no Paraná:** permanências e mudanças no rural. Censos 2000 – 2010. Tese de Doutorado em Sociologia. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, PR. 188f. 2013.

COBOS, E. P. Mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina. **Cadernos Metrôpoles.** São Paulo, n. 24, p. 507-533, jul/dez 2010.

CUNHA, F. C. A. **A metrópole de papel**: a representação “Londrina Metrópole” na institucionalização da região metropolitana de Londrina. Tese de Doutorado em Geografia. Universidade Estadual Julio de Mesquita Filho. 239fls. 2005.

CUNHA, F. C. A. De novo eldorado a região metropolitana: representações e discursos no espaço londrinense. **Formação (Presidente Prudente)**, v. 1, p. 39-62, 2011.

CUNHA, F. C. A.. Regiões Metropolitanas Paranaenses: descompasso entre espacialidade e institucionalidade e a necessidade de uma reforma institucional. **Revista Paranaense de Desenvolvimento** (Online), v. 35, p. 181-203, 2014.

CURI, A. **Projeto de Lei Complementar número 476 de 2012** – Altera o artigo 1º da Lei Complementar número 081 de 1998, incluindo o município de Uraí na Região Metropolitana de Londrina. Assembléia Legislativa do Paraná. 44fls. Curitiba. 2012.

CURI, A. **Projeto de Lei Complementar número 06 de 2013** – Altera a redação do Artigo 1º da Lei Complementar número 83 de 1998, Região Metropolitana de Maringá. Assembleia Legislativa do Paraná. 29fls. Curitiba. 2013.

DAMIANI, A. L. Cidades médias e pequenas no processo de globalização. Apontamentos bibliográficos. In: **América Latina**: cidade, campo e turismo. Amalia Inés Geraiges de Lemos, Mónica Arroyo, María Laura Silveira (orgs.). CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo. Diciembre 2006.

DELLEUZE, G.; GUATTARI, F. **O anti-édipo**: capitalismo e esquizofrenia, volume 1. São Paulo. Editora 34. 560p. 2010.

DEMATTEIS, G. Sistemi locali nucleari e sistemi a rete: un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane, en BERTUGLIA, C.S.; LA BELLA, A. (Ed), **I sistemi urbani**. Vol. 1: Le teorie, il sistema e le reti. Milano: Franco Angeli, 1991.

DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En Monclús, F.J. (ed.), **La ciudad dispersa**. Suburbanización y nuevas periferias, CCCB, Barcelona, 1998.

DER – DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGENS. **Dados de tráfego e história das rodovias federais no Paraná**. Formato digital. 1984.

DER – DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGENS. **Anuário estatístico 2010**. Disponível em: <<http://www.der.pr.gov.br/arquivos/File/anuario/ANUARIO2009.pdf>>. Acesso em 9 de abril de 2014.

DEZERT, B.; MATTON, A.; STEINBERG, J. **Periurbanisation en France**. SEDES. 1991.

DI MEO, G. **Introdução ao debate sobre metropolização**. Confins (Paris). Volume 4. p.2-11. 2008.

DOCKEMDORFF, E.; ALFREDO, E.; WINCHESTER, L. Santiago de Chile: metropolization, globalization ad inequity. **Environnement and Urbanization**. Volume 12, n. 1. p. 171-183. 2000.

DERUDDER, B.; TAYLOR, P. J.; WITLOX, F.; CATALANO, G. Hierarchical tendencies and regional patterns in the World City Network: a global analysis of 234 cities. **Regional Studies**. 37 (9), (), 875-886. 2003

ECHEVERRÍA, J. **Telépolis**. 1994. Disponível em: <<http://tecnologiaedu.us.es/cuestionario/bibliovir/324.pdf>>. Acesso em 7 de fevereiro de 2014.

ENDLICH, A. M. Espaços não-metropolitanos, o suprimimento de serviços e equipamentos públicos e a supramunicipalidade. **Scripta Nova (Barcelona)**, v. XIV, p. 59, 2010.

ESPON – EUROPEAN SPATIAL PLANNING OBSERVATION NETWORK. **The role of small and medium-sized towns**. Final report. 435p. 2006.

FERREIRA, Y. N. Industrialização e urbanização no Paraná. **Revista Geografia (Londrina)**. Volume 3, p. 113-121. 1986.

FERRIER, J. La métropolisation dans le monde arabe et méditerranéen : un outil majeur du développement des macro-régions du monde. **Cahiers de la Méditerranée**. Volume 64. p. 359-393. 2002.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. ; MOURA, R. . Metrópoles e regiões metropolitanas: o que isso tem em comum?. In: **IX Encontro Nacional da ANPUR**, 2001, Rio de Janeiro. Anais do IX ENANPUR, v. 1. p. 105-114. 2001.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. . Metr  poles e regiões metropolitanas no Brasil: concilia  o ou divórcio?. In: Bernardo Alves Furtado; Cleandro Krause; Karla Christina Batista de França. (Org.). **Território metropolitano, políticas municipais** : por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. 1ed.Brasília - DF: Instituto de Pesquisa Econ  mica Aplicada, v. 1, p. 21-51. 2013.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. . **Porque as regiões metropolitanas no Brasil são regiões mas não são metropolitanas**. Revista Paranaense de Desenvolvimento, v. 122, p. 19-38, 2012.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. ; POLIDORO, M. . Região metropolitana: assim é se lhe parece. In: Marcos Clair Bovo; Ricardo Luiz T  ws; Fábio Rodrigues da Costa. (Org.). **Estudos Urbanos em Perspectiva**. Reflexões, escalas e desafios. 1ed.Campo Mourão: Editora da FECILCAM, v. 1, p. 70-94. 2013.

FISHMAN, R. **Bourgeois utopias**: the rise and fall of suburbia. New York: Basic Books. 1989.

FOUCAULT, M. **Knowledge/Power**: Selected interviews and other writings. Brighton: Harvest Press. 1977.

FRANCISCONI, J.; SOUZA, M. A. A. Política nacional de desenvolvimento urbano. Estudos e proposições alternativas. **Serie Estudos para o Planejamento**. Brasília : IPEA, n   15. 1976.

FREEMAN, T. W.; SNODGRASS, C. **The conurbations of Great Britain**. Manchester. 1959.

FRESCA, T. M. Deslocamentos Pendulares na Região Metropolitana de Londrina - PR: uma aproximação. **Geo UERJ** (2007), v. 23, p. 167-191, 2012.

FRESCA, T. M. A centralidade de Londrina - PR na rede urbana brasileira: de centro regional ao nível submetropolitano. **Revista Geografar** (UFPR), v. 9, p. 104-120, 2014.

FRIEDMAN, J. R. P.; WULFF, R. **The urban transition**: comparative studies of newly industrializing societies. London: Edward Arnold. 96p. 1975.

GARREAU, J. **Edge Cities**. Life in the New Frontier. New York, Doubleday. 1991

GEDDES, P. **Cidades em evolução**. Campinas: Papirus, 1994 [1915].

GILLI, F. Déplacements domicile-travail et organisation du Bassin parisien. L'Espace géographique, Paris, tomo 31. **Mobilités**. p.289-305, 2002.

GOTTMANN, J. **Megalopolis**: the urbanized northeastern seaboard of the United States. New York: Twentieth Century Fund. 1961.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. Editora da Universidade de São Paulo. 2ª Edição. 1997.

GREGORY, D.; JOHNSTON, R.; PRATT, G.; WATTS, M.; WHATMORE, S. **The Dictionary of Human Geography**. 1052p. British Libraty. 5th edition. 2009.

GROSTEIN, M. D. . Metrópole e Expansão Urbana: a persistência de processos insustentáveis. **Revista Fundação Seade**. São Paulo, v. 15, 2001.

HAESBAERT, R. **Regional-global**: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HARTSHORNE, R. **Propósitos e natureza da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1978.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 1980**. IBGE, 1980. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/d_detalhes.php?id=7310>. Acesso em 10 de fevereiro de 2014.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 1991**. IBGE, 1991. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censodem/default_censo1991.shtm>. Acesso em 10 de fevereiro de 2014.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2000**. IBGE, 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/censo/>>. Acesso em 10 de fevereiro de 2014.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010**. IBGE, 2010. Disponível em: < <http://censo2010.ibge.gov.br/>>. Último acesso em 22 de abril de 2014.

IPPUL - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE LONDRINA. **Projeto de Integração Metropolitana de Londrina** – ARCO Norte. Não publicado. 14p. 2006.

IPARDES – INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Base de dados**. Disponível em: <<http://www.ipardes.pr.gov.br/imp/index.php>>. Último acesso em 21 de abril de 2014.

INDOVINA, F. **Trasformazioni della citta' e del territorio all'inizio del XXI secolo: l'arcipelago metropolitano**. 1990. Disponível em: < http://cst.provincia.bologna.it/ptcp/_eventi/sabati_urb/250904/Indovina.pdf>. Acesso em 10 de março de 2014.

ITCG – INSTITUTO DE TERRAS, CARTOGRAFIA E GEOCIÊNCIAS DO PARANÁ. **Produtos cartográficos**. 2010. Disponível em: < <http://www.itcg.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=47>>. Último acesso em 15 de abril de 2014.

JOHNSTON, R. J. **Geografia e geógrafos**. São Paulo: Diefel, 1986.

JOHNSON, M. P. Environmental impacts of urban sprawl: a survey of the literature and proposed research agenda. **Environment and Planning A**. volume 33, pages 717 - 735. 2001.

JANOSCHKA, M. El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. **EURE (Santiago)**. 2002, vol.28, n.85, pp. 11-20.

JONES, M.; WOODS, M. New localities. **Regional Studies**, Vol. 47.1, pp. 29–42, January 2013

JORNAL DE LONDRINA. **Estudo põe Trem Pé-Vermelho nos trilhos**. Edição de 13 de março de 2011. Disponível em: < <http://www.jornaldelondrina.com.br/online/conteudo.phtml?id=1105183>>. Acesso em 15 de janeiro de 2014.

JULIEN, P. Onze fonctions pour qualifier les grandes villes. **INSEE Premiere** – Institut National de La Statistique et des Études Économiques. N. 840. 2002

KOHLHEPP, G. **Colonização agrária do norte do Paraná**: processos geoeconômicos e sociogeográficos de desenvolvimento de uma zona subtropical do Brasil sob a influência da plantação de café. 1 ed. Editora da Universidade Estadual de Maringá. 2014.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro. 144p. 5a edição. 2008.

LENCIONI, S. A Emergência de um Novo Fato Urbano de Caráter Metropolitano em São Paulo. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, v. 82, p. 45-64, 2005.

LENCIONI, Sandra. Concentração e Centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. **Revista de Geografia Norte Grande** (Impressa), v. 1, p. 1-8, 2007.

LENCIONI, S. **Geografia e região**. São Paulo: Edusp, 2009.

LENCIONI, S. Regiões metropolitanas do Brasil. Radiografia da dinâmica recente do emprego industrial e da remuneração do trabalhador. In: **América Latina**: cidade, campo e turismo. Amalia Inés Geraiges de Lemos, Mónica Arroyo, María Laura Silveira (orgs.). CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo. Diciembre 2006.

LENCIONI, S. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, v. 120, p. 133-148-148, 2011.

LEROY, S. **Sémantiques de la métropolisation**. L'espace Géographique. Montpellier: Éditions Belin. N.1. p.78-86. 2000.

LI, T.; CORCORAN, J.; BURKE, M. Disaggregate GIS modelling to track spatial change: exploring a decade of commuting in South East Queensland, Australia. **Journal of Transport Geography**. Volume 24. P. 306-314. 2012.

LONDRINA – PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA. **Londrina e mais sete municípios criam Consórcio Arco Norte**. Disponível em: <http://www1.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=13955:londrina-e-mais-sete-municipios-criam-consorcio-arco-norte&catid=108:destaques>. Acesso em 20 de janeiro de 2014.

LOURENÇO, G. M. A macroeconomia brasileira e paranaense nos anos 2000. **Nota técnica do IPARDES**. Número 7. Curitiba. 2010.

MA, K.; BANISTER, D. Urban spatial change and excesso commuting. **Environmental and Planning A**. Volume 39. P. 630-646. 2007.

MAGALHAES FILHO, F. de B. B. O novo perfil econômico do Paraná. **Indicadores Econômicos FEE: Análise Conjuntural**. Porto Alegre. FEE. Volume 21, número 3. 1993.

MAGALHÃES, M. V.; CINTRA, A. P. U. Dinâmica Demográfica do Paraná: tendências recentes, perspectivas e desafios. Nota técnica. IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. Disponível em: <http://www.ipardes.pr.gov.br/biblioteca/docs/NT_14_tendencias_demograficas.pdf>. Acesso em 10 de maio de 2014.

MAGALHÃES, F. N. C. Da metrópole à cidade-região. Na direção de um novo arranjo espacial metropolitano? **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. v. 10, n. 2. p. 9-27. 2008.

MARICATO, E. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, São Paulo - IEA USP, v. 17, n.48, p. 151-166, 2003.

MARSTON, S. A. The social construction of scale. **Progress in Human Geography**. Volume 24, n. 2. p. 219-242. 2000.

MARTI, S. Pesadelo americano. Caderno Ilustríssima. Folha de São Paulo. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/ilustrissima/120995-pesadelo-americano.shtml>>. Acesso em 10 de março de 2014.

MARTINS, C. E. **Globalização, dependência e neoliberalismo na América Latina**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MATOS, R. Notas sobre a formação das cidades industriais. **Cadernos Geografia**. Belo Horizonte. Volume 12, n.18. p. 25-39. 2002.

MASSEY D. A counterhegemonic relationality of place. In: McCane. and Ward K. (Editors) **Mobile Urbanism: Cities and Policy-making in the Global Age**, pp. 1–14. University of Minnesota Press, Minneapolis, MN. 2011.

MENEZES, P. M. L.; COELHO NETTO, A. L. **Escala**: Estudo de Conceitos e Aplicações. In: Anais do XIX Congresso Brasileiro de Cartografia, Recife, CD ROM, 1999.

MERENNE-SCHOUMAKER, B. Metropolização – um dado novo? In: BARATA-SALGUEIRO, T. (Org.). **Globalização e reestruturação urbana**. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, 1998.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Estudo de viabilidade técnica, econômica, financeira, social e ambiental**. Trecho Londrina – Maringá. Secretaria de Política Nacional de Transportes. Laboratório de Transporte e Logística – LabTrans – UFSC. 539fls. 2013.

MOREIRA, R. Sociedade e espaço no Brasil: as fases da formação espacial brasileira: hegemonias e conflitos. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n.83, p. 07-33, 2005.

MOREIRA, R. **A formação espacial brasileira**: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil. 2a edição. Rio de Janeiro: Consequência. 320p. 2014.

MORIN, E. **O Método, volume 1**. A natureza da natureza. Porto Alegre: Sulina. 480p. 2005.

MORIN, E. **Introdução ao pensamento complexo**. Porto Alegre: Sulina. 120p. 2015.

MORIN, E. **Ensinar a viver**. Um manifesto para mudar a educação. Porto Alegre: Sulina. 183p. 2015a.

MORO, S.; LEMOS, M. B.; DOMINGUES, E. P.; RUIZ, R. M.; FREITAS, F. A dimensão espacial do potencial exportador das firmas industriais brasileiras. In: DE NEGRI, J. A.; ARAÚJO, B. C. (Org.). **As empresas brasileiras e o comércio internacional**. Brasília: IPEA, 2006.

MOURA, R.; ULTRAMARI, C.; CARDOSO, N. A. Territorialidades em movimento. **Revista de Administração Pública Fgv**, Rio de Janeiro, v. 29, n.4, p. 6-13, 1995.

MOURA, R. ; FIRKOWSKI, O. . Metrôpoles e regiões metropolitanas: o que isso tem

em comum?. In: Encontro Nacional da Anpur, 2001, Rio de Janeiro. **Anais do IX Encontro Nacional da Anpur**. Rio de Janeiro : ANPUR,. v. 1. p. 105-114. 2001.

MOURA, R. Paraná: meio século de urbanização. **RAEGA**. Curitiba, v. 8, n.8, p. 33-44, 2004.

MOURA, R. ; BRANCO, M. L. C. FIRKOWSKI, O. L. C. F. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, p. 121-133, 2006.

MOURA, R. ; DELGADO, P.R. ; DESCHAMPS, M. . A realidade das áreas metropolitanas e seus desafios na federação brasileira: diagnóstico socioeconômico e da estrutura de gestão. In: Câmara dos Deputados/Frente Nacional dos Prefeitos. (Org.). **O desafio da gestão das Regiões Metropolitanas em países federativos**. Brasília: Câmara dos Deputados/Frente Nacional dos Prefeitos, 2005.

MOURA, R. **Arranjos urbano-regionais no Brasil**: uma análise com foco em Curitiba. Tese de Doutorado em Geografia. Universidade Federal do Paraná. Curitiba. 242 p. 2009.

MOURA, R. A dimensão urbano-regional na metropolização contemporânea. **EURE (Santiago)**. v. 38, p. 5-31, 2012.

MONBEIG, P. Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Col. Geografia: Teoria e Realidade, Ed. Ucitec-Polis, (Ed. Original: 1952). 1984.

MONTE MÓR, R. L. M. . Urbanização Extensiva e Lógicas de Povoamento: Um Olhar Ambiental. In: SANTOS, M.; SOUZA, M.A.; SILVEIRA, M.L.. (Org.). **Território, Globalização e Fragmentação**. São Paulo: HUCITEC-ANPUR. p. 169-181. 1994.

MONTE MÓR, R. L. M. . O que é o urbano no mundo contemporâneo. Belo Horizonte: Cedeplar. **Texto para Discussão**. n. 281. 2006.

MONTE-MÓR, R. L. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. In: DINIZ, C.C.; CROCCO, M.. (Org.). **Economia Regional e Urbana**: contribuições teóricas recentes. Belo Horizonte: Editora UFMG, p. 61-85. 2006.

MUMFORD, L. **The culture of cities**. London: M. Secker and Warburg. 1938.

NAKASHIMA, M. R.; UGATTIS, A. K. L.; BARREIROS, A. M.; CORREA, M. G. G.; ALVES, G. B. A resistência à modernização agrícola no município de Marialva-PR. **Anais do XVIII Encontro Anual de Iniciação Científica**. Maringá. 2009.

NAVEZ-BOUCHANINE (Dir.) **La fragmentation en question**. Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale? pp. 105-118. Paris: L'Harmattan. 2002.

NEL-LO, O. Els confins de la ciutat sense confins. Estructura urbana i límits administratius a la ciutat difusa", CASTAÑER, M.; FALGUERAS, J.; VICENTE, J., **La ciutat difusa i les perifèries**. Experiències de planificació i gestió, Girona: Universitat de Girona, 55-72. 1997.

NICOLAS, D. H. Los frutos amargos de la globalización: expansión y reestructuración metropolitana de la ciudad de México. **EURE (Santiago)**. v.25, n.76, dic. 1999.

OFFICE OF MANAGEMENT AND BUDGET. **Standard for Defining Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas**. Federal Register. Volume 65, número 249. Estados Unidos da América. December, 2000.

OLIVEIRA, F. O Estado e o Urbano no Brasil. **Espaço & Debates**. Ano II, n. 6. p. 36-54. 1982.

OLIVEIRA, F. M. C. **Crítica à Razão Dualista**. O Ornitorrinco.. 2. ed. São Paulo: Boitempo Editorial, v. 1. 150p. 2003.

OJIMA, R. Fronteiras metropolitanas: um olhar a partir dos movimentos pendulares. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, v. 121, p. 109-126, 2011.

OJIMA, R.; MONTEIRO, F. F. ; NASCIMENTO, T. C. L. . Deslocamentos pendulares, reestruturação produtiva e o consumo do espaço na urbanização brasileira: explorando o tempo de deslocamento casa-trabalho. In: XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana - SIMPURB, 2013, Rio de Janeiro. **Anais do XIII Simpósio de Geografia Urbana**. Rio de Janeiro: UERJ,. v. 1. p. 1. 2013.

PAASI, A. Place and region: looking trough the prism of scale. **Progress in Human Geography**. Volume 28, n. 4. p. 536-546. 2004.

PARANÁ – ESTADO DO PARANÁ. **Lei complementar 81 de 17 de junho de 1998**

– Institui a Região Metropolitana de Londrina, constituída pelos municípios que especifica. Disponível em: <
<<http://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarAto.do?action=exibir&codAto=8483&codItemAto=79693>>. Acesso em 1 de fevereiro de 2014.

PARANÁ – ESTADO DO PARANÁ. **Lei complementar 81 de 17 de junho de 1998** – Institui a Região Metropolitana de Maringá, constituída pelos municípios que especifica. Disponível em: <
<http://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=8563&codItemAto=81922>>. Acesso em 1 de fevereiro de 2014.

PASSOS, V. R. L. A verticalização de Londrina: 1970-2000 - a ação dos promotores imobiliários. **Mestrado em Geografia**. Universidade Estadual de Londrina. 2007.

PECHMAN, R. M. **Olhares sobre a cidade**. 1. ed. Editora da UFRJ. Rio de Janeiro. 193p. 1994.

PELLEGRINI, G. C. **La ricerca Geografia urbana**. Milan. 1973.

PUDERER, H. Defining and measuring metropolitan areas: a comparison between Canada and United States. **GÉO Statistique Canada**. 2009.

PUGLIESI, W.; TURINI, T. **Projeto de lei complementar número 26 de 2013** – Altera o artigo 1º da Lei Complementar número 81 de 1998, incluindo o município de Arapongas na Região Metropolitana de Londrina. Assembleia Legislativa do Paraná. 30fls. Curitiba. 2013.

PUMAIN, D., PAQUOT, T. e KLEINSCHMAGER, R., **Dictionnaire la ville et l'urbain**. Paris : Economica/Anthropos, 2006.

PREVOT-SCHAPIRA, MARIE-FRANCE y CATTANEO PINEDA, RODRIGO. Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. **EURE (Santiago)**. 2008, vol.34, n.103, pp. 73-92. ISSN 0250-7161.

POLIDORO, M.; LOLLO, J. A.; PEREIRA-NETO, O. C. Sprawl urbano em Londrina e os desafios para o planejamento urbano. *Confins (Paris)*. Número 12. 2011.

POLIDORO, M. **Conurbação e Dispersão em Aglomeração Urbana**: Desafios ao Planejamento. Dissertação de Mestrado em Engenharia Urbana. Universidade Federal de São Carlos. São Paulo. 201fls. 2012.

POLIDORO, M.; TAKEDA, M. M.; BARROS, O. N. F. Análise Temporal do Processo de Conurbação na Região de Londrina por meio de Imagens LANDSAT. **Revista Geográfica Acadêmica**, v. 3, p. 70-77, 2009.

RACINE, J.B.; RAFFESTIN, C.; RUFFY, V. Escala e Ação: contribuições para uma interpretação de mecanismo de escala prática da geografia. **Revista Brasileira de Geografia**. v.45, n.1, p.123-135, jan-mar, 1983.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. 269p .LITEC – Paris. 1980.

REED, D. Responding to globalization: the vision and practice of new dawn enterprises. **Revue Économie et Solidarités**. Volume 33 (1). p. 57-73. 2002

REGIC – REGIÃO DE INFLUÊNCIA DAS CIDADES. **Região de influência das cidades**. Rio de Janeiro, IBGE, 1966.

REGIC – REGIÃO DE INFLUÊNCIA DAS CIDADES. **Região de influência das cidades**. Rio de Janeiro, IBGE, 1978.

REGIC – REGIÃO DE INFLUÊNCIA DAS CIDADES. **Região de influência das cidades**. Rio de Janeiro, IBGE, 2007.

REIS FILHO, N. G. **Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano**. 1. ed. São Paulo: Via das Artes. v. 1. 201p. 2006.

RESCHILIAN, P. R.; UEHARA, A. Y . Desafios À Questão Metropolitana: O Processo De Organização Do Espaço Urbano E Regional De Maringá. *Oculum Ensaio (PUCCAMP)*. Volume 15, p. 76-87. 2012.

SILVA, W. R. Novos Centros, Novas Centralidades, Novas Diferenças. A fragmentação do espaço urbano de Londrina. **Geografia** (Londrina), Rio Claro, v. 29, n.1, p. 55-70, 2004.

RODRIGUES, A. L. . Características do processo de urbanização de Maringá: uma cidade de porte médio. **Cadernos Metrópole (PUCSP)**. São Paulo, v. 12, n.12, p. 95-121, 2004.

RODRIGUES, A. L. . Maringá: a segregação Planejada. In: Oigres Leici Cordeiro de macedo; Fabíola Castelo de Souza Cordovil; Renato Leão rego. (Org.). **Pensar Maringá: 60 Anos de Plano**. 1ed.Maringá: Editora Massoni, , v. 1, p. 101-114. 2007.

ROLNIK, R. Exclusão Territorial e Violência. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo, v. 13, n.4, 1999.

ROLNIK, R. **Governar as metrópoles**: dilemas da recentralização. Revista São Paulo em Perspectiva. Volume 14, número 4. 2000.

REGO, R. L.; DESTEFANI, W. da S.; CRISTO, J. E. . Entre os pioneiros do urbanismo no Paraná. Urbana - **Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade**, v. 5, p. 5-19, 2013.

ROSANELI, A F. Cidades novas da fronteira do café: história e morfologia urbana das cidades fundadas por companhias imobiliárias do norte do Paraná. São Paulo, **Tese (Doutorado)** – Universidade de São Paulo. 2009.

RUFÍ, J. V. Nuevas palabras, nuevas ciudades? **Revista de Geografia**. Volume 2. p. 79-103. 2003.

SALAS-OLMEDO, M. H.; NOGUÉS, S. Analysis of commuting needs using graph theory and census data: A comparison between two medium-sized cities in the UK. **Applied Geography**. Volume 35. P. 132-141. 2012.

SAMPAIO, S. S. **Indústria e território em São Paulo**. A estruturação do multicomplexo territorial industrial paulista – 1950-2005. Campinas: Ed. Alínea, 2009.

SANDERCOCK, L. **Making the invisible visible**: a multicultura planning history. University of California Press. 1998.

SANFELIU, C. B.; TORNÉ, J. N. L. Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias. **Scripta Nova (Barcelona)**. Vol. VIII, numero 165. Maio de 2004.

SANTOS, M. **A cidade como centro de região**. Salvador: Imprensa Oficial, 1959a.

SANTOS, M. **A rede urbana do recôncavo**. Salvador: Imprensa Oficial, 1959b.

SANTOS, M. **O espaço dividido**. Rio de Janeiro: Lvraria Ed. Francisco Alves, 1978.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. Hucitec. 157p. 1993.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**. Técnica e Tempo. Razão e Emoção (1996). 4. ed. SÃO PAULO: HUCITEC, 2006.

SANTOS LIMA, E. P. S. O neoliberalismo no Paraná: um resgate histórico. **Revista de História Regional**. Volume 11, número 1. p. 109-124. 2006.

SASSEN S. **The Global City**. Princeton University Press, Princeton (NJ). 1991.

SASSEN S. **Cities in a World Economy**. Pine Forge Press, Thousand Oaks (CA). 1994.

SASSEN, S. El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. **EURE (Santiago)**. v.33, n.100, p.9-34, dic. 2007.

SASSEN, S. El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. **EURE (Santiago)**. v. XXXIII, n. 100, p. 9-34. 2007.

SASSEN, S. **Sociologia da globalização**. Porto Alegre: Artmed, 2010.

SCHMIDT, B.; FARRET, R. **A questão urbana**. Jorge Zahar Ed., Rio de Janeiro. 1986.

SCOTT, A., AGNEW, J. SOJA, E. e STORPER, M. Cidades-regiões globais. In: **Espaço e Debates**: Aliança e competição entre cidades. São Paulo: NERU, n. 41, 2001.

SIDRA – SISTEMA DE RECUPERAÇÃO AUTOMÁTICA. Consulta de dados. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Último acesso em 20 de abril de 2014.

SILVA, W. R. Fragmentação do espaço urbano de Londrina. *Geografia (Londrina)*. Volume 10, número 1. 2001.

SILVA, W. R. **Para além das cidades**: centralidade e estruturação urbana em Londrina e Maringá. Tese de Doutorado em Geografia. Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. 280fls. 2006.

SILVA, W. R. S. A Formação do Centro Principal de Londrina e o estudo da centralidade urbana. *Geografia (Londrina)*, Londrina, v. 12, n.2, p. 20-46, 2004.

SINGER, P. **Economia política da urbanização**. Editora Brasiliense. São Paulo. 1973.

SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: Ermínia Maricato (org.) **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. Editora Alfa-Ômega. São Paulo. 1979.

SMITH, N. **The new urban frontier**: gentrification and the revanchist city. Routledge. 267p. 1996.

SMITH, M. P. Looking for global spaces in local politics. **Political Geography**. Volume. 17, 35–40. 1998.

SPOSITO, M. E. B. Novos territórios urbanos e novas formas de hábitat no Estado de São Paulo, Brasil In: **Latinoamérica**: países abiertos, ciudades cerradas. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/UNESCO, , p. 397-422. 2002.

SPOSITO, M. E. B. A cidade dentro da cidade. Uma Edge City em São José do Rio Preto. **Sripta Nova**. Barcelona, v.VII, p.1 - 15, 2003.

SPOSITO, M. E. B. **O chão em pedaços**: urbanização, economia e cidades. Presidente Prudente: UNESP/FCT, [tese de livre docência]. 2004a.

SPOSITO, M. E. B. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones Geográficas**. México, v.54, p.114 - 139, 2004b.

SPOSITO, M. E. B. O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo das cidades médias no mundo contemporâneo. **Cidades** (Presidente Prudente), v. 3, p. 143-157, 2006.

SPOSITO, M. E. B. Desafios para o estudo das cidades médias. In: XI Seminário Internacional da Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio. **Resúmenes**. Mendoza: Universidad de Cuyo. v. 1. p. 58-59. 2010.

SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D. A construção de uma metodologia de pesquisa para o estudo das cidades médias. In: XI Seminário Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, 2010, Mendoza. **Resúmenes**. Mendoza: UNCuyo - Universidad de Cuyo, 2010.

SOBARZO, O. A. **Os espaços da sociabilidade segmentada**: a produção do espaço público em Presidente Prudente. Tese de Doutorado. Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente – SP. 221f. 2004.

SOUZA CAMPOS, P. F. **Os enfermos da razão**: insanos e dementes na cidade planejada para ser bela e sem problemas. Maringá 1960-1970. Dissertação de Mestrado em História. Universidade Estadual Júlio de Mesquita Filho. Assis, SP. 1997.

SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos. Bertrand do Brasil, Rio de Janeiro. 5a Ed. 2008.

SOUZA SANTOS, B. de. **A globalização e as ciências sociais**. 2ª ed., São Paulo: Cortez, 2002.

SOJA, E. W. **The third space**: journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places. Oxford: Blackwell Publishing, 1996.

SOJA, E. W. **Postmetropolis**: critical studies of cities and regions. Blackwell Publishing Ltd. 440p. 2000.

STEINKE, R. **Ruas curvas versus ruas retas**: a trajetória do urbanista Jorge de Macedo Vieira. Maringá: EDUEM, 2007

SUZUKI, J. H. Considerações sobre o urbanismo de Londrina e suas relações com o modelo da Cidade-Jardim. **Terra e Cultura**, Londrina, n.35, p. 25-39, 2002.

SWYNGEDOUW, E. Neither global nor local: “Glocalization” and the politics of scale. In Cox, K. (Ed) **Spaces of Globalization**: Reasserting the Power of the Local, pp. 137-166. New York: Guildford Press. 1997.

SWYNGEDOUW, E. **Scaled Geographies**: Nature, Place, and the Politics of Scale. Oxford OX1 3TB, UK. 2001.

TAYLOR, P. Introduction: geographical scale and political geography. In Taylor, P. and House J. (Editors), **Political geography**: recent advances and future directions, London and Sydney: CroomHelm, 1–7. 1984.

TERRA ROXA. **Propostas do projeto METRONOR**. 2014. Disponível em: < <http://www.terraroxa.org.br/>>. Acesso em 23 de janeiro de 2014.

TOLOSA, H. C. Política urbana e redistribuição de renda. **Revista de Pesquisa e Planejamento Econômico**. Volume 7. Número 1. Rio de Janeiro. 1977.

TRINTIN, J. G. História e desenvolvimento da economia paranaense: da década de trinta a meados da década de noventa do século XX. In: Segundas Jornadas de História Regional Comparadas, 2005, Porto Alegre. **Anais da Segundas Jornadas de História Regional Comparadas**. 2005.

ULTRAMARI, C.; CARDOSO, N. A. ; MOURA, R. Territorialidades em Movimento. RAP. **Revista Brasileira de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 29, p. 6-13, 1996.

VAINER, C. B. As escalas do poder e o poder das escalas: o que pode o poder local?. **Cadernos IPPUR/UFRJ**, 2002.

VAINER, C. B. ; ARANTES, O. ; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**. Desmanchando consensos. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

VAINER, C. B. . Planejamento Territorial e Projeto Nacional. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)**. v. 9, p. 09-23, 2007.

VELTZ, P. **Mondialization**. Villes et territoires. L'économie d'archipel. Paris: Presses Universitaires de France, 1996.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 1998.

VIZIOLI, S. H. T. **Planejamento urbano no Brasil**: a experiência do SERFHAU enquanto órgão federal de planejamento integrado ao desenvolvimento municipal. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo. 1998.

WARDE, A. A recipe for a pudding: a comment on locality. **Antipode**. Volume 21, p. 274–281. 1989.

WRIGHT, D.J., GOODCHILD, M.F.; PROCTOR, J. Demystifying the persistent

ambiguity of GIS as 'tool' versus 'science'. **Annals of the Association of American Geographers** 87, 346—62. 1997.

ANEXOS

ANEXO 1 – Entrada de pessoas para fins de trabalho de acordo com a classificação da CNAE, IBGE – 2010.

CNAE_CONJUNTO							
		Agropecuaria e Pesca	Indústria	Comércio	Serviços	Atividades mal especificadas	Total
V6604r	4115200 PR - Maringá	1.141,59	15.599,01	6.992,99	17.564,13	3.218,03	44.515,76
	4113700 PR - Londrina	531,76	9.349,56	5.224,16	12.972,16	1.589,81	29.667,45
	4103701 PR - Cambé	180,77	1.911,82	1.074,63	1.600,60	308,29	5.076,12
	4122404 PR - Rolândia	639,52	1.949,42	553,78	873,09	292,13	4.307,95
	4101507 PR - Arapongas	269,02	1.434,45	470,71	986,32	84,06	3.244,57
	4126256 PR - Sarandi	72,55	927,86	491,70	985,94	125,47	2.603,52
	4109807 PR - Ibiporã	112,78	781,08	200,87	791,61	96,33	1.982,67
	4112108 PR - Jandaia do Sul	649,62	662,59	87,52	214,28	67,78	1.681,78
	4120002 PR - Porecatu	476,77	797,71	59,70	183,46	15,91	1.533,55
	4111902 PR - Jaguapitã	291,93	685,13	188,77	180,55	43,26	1.389,64
	4114807 PR - Marialva	157,57	527,96	250,49	332,30	55,90	1.324,23
	4108007 PR - Florestópolis	191,95	542,89	7,36	64,16	10,28	816,65
	4117503 PR - Paçandu	46,00	257,10	56,75	381,51	37,67	779,03
	4114104 PR - Mandaguaçu	92,06	158,83	133,49	246,85	56,70	687,93
	4114203 PR - Mandaguari	110,46	219,05	52,03	246,95	39,36	667,84
	4126504 PR - Sertãoópolis	175,50	88,18	77,01	183,01	9,02	532,71
	4102109 PR - Astorga	219,71	139,75	14,92	117,27	14,19	505,83
	4116901 PR - Nova Esperança	59,20	91,61	110,84	193,87	12,85	468,37
	4101903 PR - Assaí	33,51	201,30	19,88	108,35	17,43	380,47
	4103800 PR - Cambira	77,25	178,24	19,56	90,12	-	365,18
	4112702 PR - Jataizinho	54,36	160,36	8,88	112,41	25,05	361,06
	4122701 PR - Sabáudia	85,81	98,58	115,25	45,21	-	344,85
	4123402 PR - Santa Fé	78,13	99,06	22,37	53,77	25,98	279,32
	4126678 PR - Tamarana	82,77	46,61	21,71	113,55	-	264,65
	4110003 PR - Iguaraçu	36,20	97,25	36,05	54,87	17,51	241,89
	4102802 PR - Bela Vista do Paraíso	32,78	34,54	10,59	122,87	8,92	209,71
	4126405 PR - Sertaneja	95,87	22,28	7,44	68,31	1,35	195,25
	4105102 PR - Centenário do Sul	79,77	42,04	13,13	50,63	3,26	188,83
	4103206 PR - Bom Sucesso	77,11	37,53	-	60,43	-	175,07
	4128401 PR - Uraí	27,37	92,36	10,05	25,38	-	155,16
	4107801 PR - Florai	49,89	24,44	3,30	55,75	8,90	142,28
	4113601 PR - Lobato	29,48	41,77	-	52,22	15,26	138,73
	4120333 PR - Prado Ferreira	71,20	23,69	23,33	19,54	-	137,77
	4100806 PR - Alvorada do Sul	75,51	13,13	-	44,17	-	132,80
	4121307 PR - Rancho Alegre	53,50	15,38	29,75	25,80	6,17	130,61
	4116307 PR - Munhoz de Melo	53,32	-	15,13	41,90	3,06	113,40
	4120507 PR - Primeiro de Maio	47,92	23,32	14,89	23,80	-	109,93
	4111100 PR - Itambé	34,62	20,58	3,37	49,17	-	107,74

4102208 PR - Atalaia	3,80	38,01	-	56,63	7,93	106,37
4119657 PR - Pitangueiras	66,69	9,83	9,87	17,70	-	104,10
4125308 PR - São Jorge do Ivaí	71,92	5,70	5,35	15,94	-	98,91
4107306 PR - Doutor Camargo	8,68	48,78	-	16,19	21,76	95,41
4120408 PR - Presidente Castelo Branco	18,62	17,76	20,61	33,77	3,56	94,32
4107900 PR - Floresta	12,38	25,57	4,17	39,18	3,33	84,64
4109203 PR - Guaraci	-	30,48	19,57	28,74	-	78,79
4111605 PR - Ivatuba	18,18	5,64	2,45	43,94	-	70,21
4117404 PR - Ourizona	28,81	14,31	2,11	17,25	3,03	65,51
4113809 PR - Lupionópolis	12,15	9,58	20,52	17,60	3,98	63,82
4108106 PR - Flórida	1,72	16,84	-	26,10	3,40	48,06
4101150 PR - Ângulo	11,58	10,81	-	19,91	-	42,30
4116000 PR - Miraselva	10,77	4,49	2,95	15,98	-	34,19
Total	6.860,41	37.634,30	16.510,00	39.685,28	6.256,92	106.946,92

ANEXO 2 – Saída de pessoas para fins de trabalho de acordo com a classificação da CNAE, IBGE – 2010.

	CNAE_PADRAO										Total
	Agricultura	Indústria - transformação	Indústria - construção	Indústria - outras atividades	Comércio	Serviços - de apoio à produção	Serviços - de natureza pública	Serviços - outros	Serviços - domésticos	Outros	
4100806 PR - Alvorada do Sul	253	221	64	0	122	171	96	11	18	8	965
4101150 PR - Ângulo	188	43	40	4	65	50	24	18	15	4	452
4101507 PR - Arapongas	292	827	192	55	1021	997	683	113	50	180	4410
4101903 PR - Assaí	97	122	129	8	132	120	159	32	40	41	882
4102109 PR - Astorga	245	415	131	35	394	541	290	89	17	82	2238
4102208 PR - Atalaia	77	133	20	4	39	54	61	19	3	20	430
4102802 PR - Bela Vista do Paraíso	532	314	213	10	290	414	199	51	61	41	2126
4103206 PR - Bom Sucesso	374	568	53	8	62	80	28	6	0	3	1181
4103701 PR - Cambé	336	4188	2104	109	3475	3445	2136	1102	1601	1061	19558
4103800 PR - Cambira	60	336	55	14	110	124	172	18	22	41	953
4105102 PR - Centenário do Sul	627	649	102	10	308	161	80	10	9	10	1967
4107306 PR - Doutor Camargo	112	196	17	0	59	111	93	31	14	48	680
4107801 PR - Florai	164	67	19	0	55	75	48	19	10	3	460
4107900 PR - Floresta	77	184	91	16	153	215	195	71	23	52	1075
4108007 PR - Florestópolis	163	759	59	0	93	167	131	10	9	5	1396
4108106 PR - Flórida	233	143	8	0	25	26	29	10	6	12	493
4109203 PR - Guaraci	179	490	14	0	23	55	36	18	8	8	831
4109807 PR - Ibiporã	163	1135	434	42	1088	1669	863	338	353	519	6605

4110003 PR - Iguaraçu	56	94	56	10	61	127	85	22	35	32	578
4111100 PR - Itambé	64	114	30	0	93	98	69	34	22	121	645
4111605 PR - Ivatuba	28	74	48	0	14	51	56	25	9	44	348
4111902 PR - Jaguapitã	156	210	27	0	85	83	109	18	8	44	739
4112108 PR - Jandaia do Sul	110	272	135	30	213	280	448	84	8	61	1641
4112702 PR - Jataizinho	105	545	105	23	390	230	240	90	89	231	2047
4113601 PR - Lobato	25	257	31	0	21	54	27	14	7	24	459
4113700 PR - Londrina	1285	3187	757	199	3267	3180	2958	621	220	1003	16676
4113809 PR - Lupionópolis	91	217	23	0	58	27	56	8	0	6	486
4114104 PR - Mandaguaçu	218	1197	231	36	556	523	388	228	170	318	3864
4114203 PR - Mandaguari	308	694	111	20	589	616	417	126	72	223	3176
4114807 PR - Marialva	461	464	256	39	686	854	521	247	135	222	3884
4115200 PR - Maringá	1171	2393	601	146	2887	3490	2406	424	66	528	14111
4116000 PR - Miraselva	77	184	14	4	8	25	26	10	4	12	365
4116307 PR - Munhoz de Melo	192	131	21	0	53	76	61	2	4	7	547
4116901 PR - Nova Esperança	438	619	210	9	332	430	353	99	35	50	2576
4117404 PR - Ourizona	145	189	70	6	134	109	59	29	43	26	808
4117503 PR - Paçandu	228	3071	997	102	1685	1522	729	534	682	517	10068
4119657 PR - Pitangueiras	170	186	11	0	29	29	39	12	8	3	488

4120002 PR - Porecatu	156	682	42	75	103	91	150	22	0	72	1392
4120333 PR - Prado Ferreira	151	167	14	0	69	87	26	15	14	36	580
4120408 PR - Presidente Castelo Branco	121	354	9	0	77	169	59	18	20	61	887
4120507 PR - Primeiro de Maio	92	190	25	11	94	119	120	46	26	5	728
4121307 PR - Rancho Alegre	91	110	117	3	53	39	64	21	6	5	509
4122404 PR - Rolândia	269	1229	222	29	996	813	631	188	73	221	4671
4122701 PR - Sabáudia	116	279	28	0	62	103	69	15	27	42	740
4123402 PR - Santa Fé	321	154	30	6	58	350	72	33	6	34	1063
4125308 PR - São Jorge do Ivaí	62	129	86	3	85	110	76	13	37	21	621
4126256 PR - Sarandi	408	3684	3481	139	3581	3875	1332	1502	2460	1982	22443
4126405 PR - Sertaneja	117	15	50	3	58	85	99	16	9	80	531
4126504 PR - Sertanópolis	210	93	104	13	163	232	163	26	15	44	1063
4126678 PR - Tamarana	223	69	69	6	82	54	121	6	43	84	758
4128401 PR - Uraí	136	52	130	9	159	93	278	34	20	44	955
Total	11971	32094	11885	1235	24313	26501	17629	6549	6634	8340	147151

ANEXO 3 – Entrada de pessoas para fins de estudos, IBGE – 2010.

		Tese_atual3				
		Londrina	Maringá	Municípios Tese	Outros Municípios	Total
V6364r	4115200 PR - Maringá	170	0	9259	8820	18249
	4113700 PR - Londrina	0	307	10073	6722	17103
	4101507 PR - Arapongas	95	0	630	1165	1891
	4103701 PR - Cambé	1142	0	172	226	1541
	4112108 PR - Jandaia do Sul	0	0	443	913	1356
	4116901 PR - Nova Esperança	0	0	251	602	853
	4114203 PR - Mandaguari	19	33	377	293	722
	4122404 PR - Rolândia	78	0	294	128	500
	4120002 PR - Porecatu	0	0	268	226	494
	4126256 PR - Sarandi	0	376	33	57	466
	4102109 PR - Astorga	0	8	280	149	437
	4101903 PR - Assaí	17	0	83	290	389
	4102802 PR - Bela Vista do Paraíso	68	0	168	131	366
	4114807 PR - Marialva	0	29	187	138	354
	4109807 PR - Ibiporã	114	0	179	39	331
	4111902 PR - Jaguapitã	47	0	109	87	243
	4109203 PR - Guaraci	0	0	65	176	241
	4112702 PR - Jataizinho	0	0	89	142	231
	4126504 PR - Sertãoópolis	27	0	76	110	213
	4111100 PR - Itambé	0	9	82	104	195
	4114104 PR - Mandaguaçu	0	45	61	70	177
	4111605 PR - Ivatuba	0	0	79	69	148
	4126678 PR - Tamarana	23	0	23	92	138
	4120507 PR - Primeiro de Maio	42	0	36	60	138
	4126405 PR - Sertaneja	0	0	18	116	134
	4105102 PR - Centenário do Sul	22	0	20	87	128
	4107900 PR - Floresta	0	104	22	0	126
	4128401 PR - Uraí	0	0	25	97	121
	4123402 PR - Santa Fé	0	0	9	105	114
	4103800 PR - Cambira	19	0	0	86	105
	4117503 PR - Paíçandu	0	72	13	14	99
	4100806 PR - Alvorada do Sul	0	0	22	73	95
	4102208 PR - Atalaia	0	0	70	11	81
	4103206 PR - Bom Sucesso	0	0	13	65	78
	4116307 PR - Munhoz de Melo	0	0	35	41	76
	4113809 PR - Lupionópolis	0	0	12	61	74
	4113601 PR - Lobato	0	0	25	47	72
	4110003 PR - Iguaçu	0	12	34	18	64
	4107801 PR - Florai	0	14	14	33	60
	4107306 PR - Doutor Camargo	0	0	46	14	59
<hr/>						
	4108007 PR - Florestópolis	0	0	47	10	57
	4117404 PR - Ourizona	0	33	8	9	49
	4122701 PR - Sabáudia	22	0	10	15	48
	4125308 PR - São Jorge do Ivaí	0	0	22	22	44
	4119657 PR - Pitangueiras	0	0	0	39	39
	4121307 PR - Rancho Alegre	0	0	0	38	38
	4116000 PR - Miraselva	0	0	36	0	36
	4120408 PR - Presidente Castelo Branco	0	0	22	12	33
	4120333 PR - Prado Ferreira	0	0	22	0	22
	4108106 PR - Flórida	0	0	7	10	17
	4101150 PR - Ângulo	0	0	8	0	8
Total		1906	1041	23874	21833	48654